

# Motion till riksdagen 2021/22:3879

av **Magnus Jacobsson m.fl. (KD)**

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	4
Tabell.....	9
Kristdemokraternas syn på kommunikationer.....	9
Minskade fossila utsläpp för transportslagen .....	10
Beskattnings av infrastrukturen.....	11
Utbyggnad av laddinfrastruktur.....	12
Elektrifiering av tunga vägtransporter .....	12
Strategi för en elektrifiering av fordonsflottan .....	13
Huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar.....	14
En ny modell för beskattning av vägtrafiken.....	14
Uppmuntra andrahandsmarknad för miljöbilar i Sverige .....	16
Rättvis behandling av konverterade fordon.....	16
Ändrade regler för förmånsbeskattning av bilar .....	17
Strategi för självstyrande fordon .....	17
Tillåt el och vätgas som alternativt drivmedel i pumplagen.....	17
Skärpta säkerhetskrav för drivmedelsstationer.....	18
Lokala och regionala beslut om trafikantavgifter .....	18
Kommunal och regional medfinansiering av infrastruktur.....	18
Biogas .....	19
Vätgas .....	19
Ett robust väg- och järnvägsnät .....	19
Avbryt planeringen för höghastighetståg.....	20
Ta vara på ny teknik som kan leda till billigare järnväg.....	21
Nordiska triangeln/Skandinaviska halvön .....	22

Stockholm–Oslo.....	22
Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn (8 million city) .....	22
En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark .....	23
Stockholmsregionen.....	23
Dags för en Arlandaförhandling .....	24
E22:an och en ny Ölandsförbindelse .....	24
Norrbotniabanan.....	25
En ny ostkustbana .....	25
45:an Inlandsvägen .....	25
Öst-västliga förbindelser .....	26
Gotland Sveriges första försvarslinje .....	26
Ojämma säsongsbaserade trafikflöden.....	26
Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens .....	26
Väg- och järnvägsunderhållet .....	26
Enskilda vägar.....	27
Minska personolyckorna på järnvägsspår.....	27
Kombiterminaler som snabbar på omlastning .....	28
Bilen – ett redskap för frihet.....	28
Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov.....	28
Stoppa illegala körskolor .....	29
Stoppa ”bilmålvakter” .....	30
Effektiv kontroll av avgasrening vid besiktning.....	30
Moderniserat reseavdrag.....	31
Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten .....	31
Sjöfartsstödet .....	32
Bibehållen fjärrzonsrabatt.....	33
Nya isbrytare.....	33
”En dörr in”.....	34
Svaveldirektivet .....	34
Utred ett borttagande av stämpelskatten för fartyg.....	34
Båtpendling.....	34
Inre vattenvägar .....	35
Sjöfartsverkets roll som affärsverk .....	35
Avseende M/S Estonia.....	35
Den tunga vägtrafiken.....	35
Tillåt längre lastbilar .....	35
Bygg ut vägnätet för tunga lastbilar.....	36
Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen.....	36

Skärp straffsanktionerna mot miljöförseelser från utländska lastbilar .....	37
Fler kontroller .....	37
Konkurrensneutral kontroll av regelefterlevnaden .....	37
Förenkla reglerna för skötsamma åkerier .....	37
Tillgång på chaufförer .....	38
Trygghet för chaufförer .....	38
Cykeln.....	38
Planering för cykling .....	38
Främjande av cykling .....	39
Trafikkunskap hos cyklister.....	39
Kollektivtrafik.....	40
Hårdare tag mot plankning .....	40
Färdtjänst som ger frihet och trygghet.....	40
Flyget .....	41
Ett fossilfritt flyg.....	42
Konkurrenskraftiga regionala flygplatser .....	44
Momsen för ambulansflyg.....	45
Utveckling av taxibranschen.....	45
Stoppa fusket inom taxibranschen .....	45
Tillåt döva att ta taxilicens.....	46
Öka säkerheten på gator och stationer .....	46
It och bredband .....	47
Tillgång till bredband i hela Sverige .....	47
Fungerande postväsende .....	48
Digital post från myndigheter .....	48
Anslagsförändringar .....	49

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges utsläppsmål för inrikes transporter bör uppnås på ett kostnadseffektivt sätt förenligt med våra samhällsekonomiska mål och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidvärderingen som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bör utgå från EU-kommissionens rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av de tunga vägtransporterna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny fordonsbeskattning som utgår från fordonets bränsle, ålder och trängsel och ersätter befintlig bonus–malus-beskattning samt bränsle- och fordonsbeskattning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lätta lastbilar och husbilar i bonus–malus-systemet och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nyproducerat fordon som konverterats innan det sålts till en förare för första gången ska hanteras i bonus–malus-systemet utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid införande av ett europeiskt utsläppshandelssystem för transporter pröva relevansen för befintliga skatter gentemot sektorn och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra kraven i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning om biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta pågående arbete med Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utifrån framväxten av vätgasdrivna tåg omvärdera funktionskapaciteten för person- och godsstråk längs inlandet och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för förbindelsen Landskrona–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn över avskrivningsvillkoren för samarbetsavtal i infrastrukturprojekt med Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket för sina analyser av trafikbelastningar bör ta hänsyn till säsongsbaserade trafikflöden och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för kombiterminaler sträva efter horisontell överföring mellan lastbärare vid kortare stopp och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att permanenta giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tiden för att meddela användningsförbud av fordon med obetalda parkeringsavgifter bör förkortas från tre till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en person med samordningsnummer endast ska få äga max en bil i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om modernisering av reseavdraget och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet avseende BK4-vägar och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla tonnageskatten och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan hamnarna och andra berörda aktörer och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen av nya isbrytare bör göras via anslag och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ”en dörr in” och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett borttagande av stämpelskatten på fartygsinteckningar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för gemensamma regler för sjöfartsel i hamn och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om HCT-fordon och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver återkomma med förslag som ökar säkerheten och stärker kontrollen för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att intensivt övervakningen av lastbilstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt att ta lastbils- och busskörkort med studielån och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastbilschaufförers behov av säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja trafiksäkerhet för cykling och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fler trafikpoliser och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hårdare tag mot plankning och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av rätt kompetens inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan en grundlig analys av de postpandemiska marknadsförutsättningarna och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan att kapaciteten på Arlanda Airport utökas och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången på biobränsle till flyget och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en riktad satsning på forskning och utveckling i fråga om biobränslen för flyget och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vätgasens potential för flyget bör beaktas i en övergripande svensk vätgasstrategi och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka forskningen avseende miljövänligt flyg och tillkännager detta för regeringen.

71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner och regioner möjlighet att upphandla regional flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda momseffekten för ambulansflyg och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta döva att ta taxilicens och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och landsting arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fortsatt utbyggnad av bredband och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunala bredbandsaktörer ska undantas från den s.k. lokaliseringsprincipen, som i dag hindrar dem från att bygga bredband i angränsande kommuner, och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förändring av kommunallagens lokaliseringsprincip för kommunala stadsnät och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Postnord bör göra de strukturella förändringar som behövs för att effektivisera verksamheten och säkra att breven kommer fram i tid och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka omfattningen av Postnords samhällsomfattande tjänst och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska tillsättas en utredning som tar ett helhetsgrepp på posthanteringen utifrån tillgänglighet, säkerhet, framtida utveckling och kostnader och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett lagkrav ska införas om att alla kommuner, regioner och statliga myndigheter ska använda digital post till mottagare, såvida särskilda skäl för undantag inte föreligger, och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en ersättningsmodell för digital myndighetspost som ger täckning för både fasta och rörliga kostnader och tillkännager detta för regeringen.



# Tabell

## Anslagsförslag 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 929 785	10 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	355 000
1:3 Trafikverket	1 426 106	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369 108	175 000
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146 184	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	128 813	100 000
1:7 Trafikavtal	1 038 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037	10 000
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	690 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 943 400	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 367 233	±0
1:13 Trafikanalys	69 709	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 025 200	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000	17 000
1:16 Internationell tågtrafik	45 000	-45 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	299 000	±0
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000 000	±0
1:19 Lån till körkort	151 466	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	87 679	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	104 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	100 000
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	156 845	±0
2:7 Digital förvaltning	195 994	±0
99:1 Stöd för utbyggd infrastruktur elflyg	±0	100 000
<b>Summa</b>	<b>76 964 552</b>	<b>822 000</b>

## Kristdemokraternas syn på kommunikationer

Goda kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska utveckla välståndet, sysselsättningen och konkurrenskraften. För ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår ifrån att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Hela Sverige ska fungera. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart, väl fungerande postservice samt snabba tele- och datakommunikationer är en förutsättning för Sveriges utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är avgörande för att företag ska kunna utveckla verksamhet även på mindre orter och möjliggöra arbetspendling. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande. Utöver de funktionella aspekterna med goda kommunikationer ska också betonas trafikslagens betydelse för att främja relationer mellan människor. Vi vill öka trafiksäkerheten på våra vägar, järnvägar, luftfart och sjöfart samt förbättra konkurrensvillkor inom åkeri-, järnvägs- och sjöfartsnäringen. Vi vill minska fusket inom taxibranschen, åkeribranschen och illegala trafikskolor samt öka investeringar till drift och underhåll av järnvägen. Laddinfrastrukturen för elektrifierade bilar och lastbilar ska byggas ut. Flyget, som en del av kollektivtrafiken i Sverige, bör minska sin miljöpåverkan.

Tillgång till bredband är avgörande för att människor ska ha tillgång till god kommunikation, kunna driva företag samt jobba och studera på distans. Kristdemokraterna anser att kommunikationstjänster och bredband i första hand ska tillhandahållas av marknaden men att staten ska säkerställa goda villkor och undanröja hinder för utvecklingen. Vi vill se en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen såväl nationellt och regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad på landsbygden. Det är samtidigt viktigt att utvecklingen sker på ett sådant sätt att den enskildes integritet samt nationell säkerhet säkerställs. Därför behövs en medvetenhet om vilka huvudmän som finns bakom de investeringar som görs i it-infrastrukturen. En specifik fråga som Sverige och andra EU-medlemsstater behöver ta ställning till gäller nästa generations telekomnätverk, 5G. Det är angeläget att säkerställa svensk kontroll över både den viktiga infrastrukturen och leverantörsledet samt undvika beroende av en enskild leverantör eller produkt. Ingen operatör ska få så mycket makt att utrymmet för självständiga demokratiska beslut hotas.

Kristdemokraterna utgår från förvaltarskapsprincipen som innebär att vi har ett ansvar för våra medmänniskor och vår miljö, men också ett ansvar för att utveckla och förvalta de tillgångar vi har. Vi anser att Sverige måste minska sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem. I hög grad kommer detta ske genom elektrifiering, biodrivmedel och vätagas. Tillgången till fossilfri el och biodrivmedel är en förutsättning för att detta ska bli verklighet. Det är därför viktigt att regeringen skapar förutsättningar för utökad produktion av biodrivmedel i Sverige.

För att stärka framkomligheten framför allt i våra större städer är det viktigt att kommunerna och regionerna skapar goda förutsättningar för de som väljer att cykla till och från jobbet, skolan eller fritidsaktiviteter. Från statligt håll skall vi stödja denna omställning och då framför allt på vägar där det finns stor risk att barn skadas när de är på väg till skolan eller fritidsaktiviteter. Anslaget för det statliga stödet till gång- och cykelvägar bör stärka trafiksäkerheten till och från skolan, busshållplatsen, fritidsanläggningen m.m.

## Minskade fossila utsläpp för transportslagen

Idag står inrikestransporter med 17 miljoner ton koldioxidekvivalenter för ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. För att nå målen om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 har Sverige en ambition om att minska utsläppen från vägtrafiken med 70 procent fram till 2030 jämfört med 2010.

Det krävs en kostnadseffektiv omställning och smart utformning av infrastrukturen för att minska utsläppen från våra trafikslag. Det är angeläget att utsläppen från inrikes transporter reduceras på ett hållbart sätt förenligt med våra samhällsekonomiska mål och att ny teknik som möjliggör detta kan främjas. Det behövs satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper så som elbilar, elhybrider, biogasfordon och bränsleceller.

## Beskattning av infrastrukturen

Förmågan för de olika transportslagen att bära de samhällskostnader de ger upphov till ligger till grund för hur samhället sen gör sina investeringar i respektive transportslag och hur de ska beskattas. De olika kostnaderna har olika karaktär och kan handla om slitage på infrastruktur, trafikolyckor, utsläpp av koldioxid eller andra luftföroreningar. När transportslagens beskattning sätts i relation till deras orsakade kostnader mäter Trafikverket en internaliseringsgrad som för största samhällsekonomiska effektivitet ska vara 100 procent. I rapporten Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader från Trafikanalys presenteras internaliseringsgraden för de olika transportslagen. Under de normala värden som under flera år reglerat internaliseringsgraden bär personbilar på landsbygd mer än väl sina kostnader, oavsett om de drivs på bensin, diesel eller el. Personbilarna överbeskattas till skillnad från den subventionerade buss- och tågtrafiken som inte alls klarar att nå 100 procent internaliseringsgrad. För tätorter är förhållandet omvänt och endast tågtrafiken klarar att överstiga 100 procent internaliseringsgrad.

För godstrafik är sjöfart sämst följd av tåg medan lastbilar kan redovisa betydligt högre värden. Lätta lastbilar på landsbygden klarar med god marginal 100 procent.

Detta ”normaltillstånd” bröts 2020 då ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn), den expertgrupp som tar fram underlaget för internaliseringsgraden åt Trafikverket, uppvärderade kalkylvärdet för koldioxidkostnaden från 1,14 kronor till 7 kronor.

Det vedertagna priset på ett kilo koldioxid är 1 krona. Detta kommer av en konsensus bland forskare och rekommenderas av EU-kommissionen med utgångspunkten att på så sätt uppnå Parismötets mål.

Den dramatiska ökningen som ASEK initierat ignorerar denna konsensus och rekommendation; istället vägleds ASEK av regeringens politiska åtgärder för att nå reducerade koldioxidutsläpp som utgångspunkt för att sätta priset. ASEK har valt den högsta tillåtna sanktionsavgiften i reduktionsplikten som politiskt uttryck för vad det är värt att minska koldioxidutsläpp. Reduktionspliktsavgiften är i sin tur satt långt över vad kostnaden är för att uppfylla reduktionsplikten, maximerad till högsta tillåtna sanktionsavgift.

Följden med det i Sverige mångdubblade priset på koldioxid blir att det överskuggar alla andra samhällsekonomiska kostnader. Det blir näst intill meningslöst att mäta dem i jämförelse med extremvärdet från koldioxidpriset.

Internaliseringsgraderna mellan olika transportslag vänds också upp och ner. Plötsligt blir tåg lönsamma i förhållande till sina kostnader medan vägtrafiken inte längre är det. Det nya priset för transportslagen ändrar kalkylerna för olika infrastrukturella projekt till förmån för järnväg över vägprojekt.

Tilltaget från ASEK kritiserar från flera håll och innebär när det appliceras i form av ökade skatter att kostnaderna för en stor del av vår trafik ökar utan att det hjälper klimatet. För att uppnå en sund och rimlig beskattning av transportslagen bör därför koldioxidvärderingen som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader

utgå från Parismålen och den etablerade forskningen till ca 1 krona. På det sättet följs också EU-kommissionens rekommendation.

## Utbyggnad av laddinfrastruktur

Anslaget Infrastruktur för elektrifierade transporter, 1:5 inom utgiftsområde 21 Energi, kan användas för att främja tillskapandet av snabbaddningar av elfordon längs större vägar. Regeringen är i färd med att avveckla detta anslag till förmån för ökning till det brett inriktade Klimatklivet. De medel Kristdemokraterna tillför anslaget ska bidra till att minska avstånden mellan laddpunkter.

Försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremierna som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. Sedan 2012 har antalet laddbara el- och elhybridbilar ökat från cirka 1 200 till att antalet laddbara fordon under 2021 uppgår till över 200 000. För att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige fortsätter att utvecklas. Det stora hindret för en ökad andel elbilar är osäkerheten som följer med en otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur. Vi föreslår fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Med anledning av att EU också efterlyser en utbyggnad av laddpunkter för vätgas finns det anledning att också stärka detta arbete. Partiet avsätter därför 100 miljoner kronor årligen under anslag 1:5 UO 21. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbaddning som normalladdning.

Det största hindret för elektrifieringen är den växande bristen på överföringskapacitet. Den starkt växande efterfrågan på elektricitet skapar flaskhalsar och kapacitetsbrist. Om inte energiproduktionen i Sverige kan stärkas hotas omställningen till elektrifiering såväl som den nyindustrialisering som norra Sverige upplever just nu.

## Elektrifiering av tunga vägtransporter

Transportsektorn står för 32 procent av Sveriges alla CO<sub>2</sub>-utsläpp. Om vi investerar i järnväg så att godstrafiken ökar med 100 procent så innebär det att vi minskar lastbilstrafiken med ca 8 procent. De tunga lastbilarna står för utsläpp av cirka 3,3 miljoner ton. Det räcker således inte med att investera i järnväg om vi vill minska CO<sub>2</sub>-utsläppen. Om vi i stället, genom att elektrifiera de större vägarna, kan minska CO<sub>2</sub>-utsläppen ifrån lastbilstrafiken med 50 procent skulle detta innebära att CO<sub>2</sub>-utsläppen minskade med cirka 1,7 miljoner ton motsvarande 3,2 procent av Sveriges totala utsläpp.

EU sätter nu nya målsättningar för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen inom ramen för Fit for 55-paketet (COM(2021) 559). Längs TEN-T-stomnätet ska det senast den 31 december 2025 vara maximalt 60 km mellan publika laddningspunkter för lätta fordon. För det övergripande TEN-T-nätet ska detta krav vara uppfyllt 31 december 2030. Det ställs också specifika krav på effekten hos laddningspunkterna, med ökade krav över tid. För tunga fordon ska det längs TEN-T-stomnätet vara maximalt 60 km mellan publika laddningsstationer senast den 31 december 2025. Avståndet mellan tankställen för vätgas ska vara maximalt 150 km. Det är angeläget att Sverige svarar upp mot de målsättningar som anges och teknikneutralt utan att försvara med svenska särlösningar främjar utbyggnaden av den nya infrastrukturen för alternativa

drivmedel. Regeringens instrument Klimatklivet belastades initialt av ett svagt fokus med konsekvensen att medel avsattes för projekt som ”klimatterapi” och liknande. Efter kritik från bland annat Riksrevisionen har instrumentet skärpts och fått en ökad betydelse för att främja omställningen till ett fossilfritt transportsystem i EU.

När det gäller personbilar är laddningstekniken väl utvecklad och är mest realistisk på kort till medellång sikt. När det gäller tunga fordon är övergång till batteridrift svårare att genomföra. Flera tekniker och bränsleslag kan vara aktuella för att främja övergången till elektrifiering.

En potentiell teknik är att använda vätgas som fordonsbränsle. I detta fall används bränsleceller som kompletterar ett batteri. Idag finns ett antal tankstationer för dessa bränsleceller. De behöver dock bli fler för en sammanhängande infrastruktur.

Fordon kan också ha kontinuerlig strömförsörjning som huvudkälla och komplettera under kortare sträckor med batteridrift.

I Sverige finns flera studier på elektrifierade vägar och arbetet med den första elvägen, mellan Hallsberg och Örebro, har påbörjats och den beräknas stå färdig 2025. Ett flertal olika tekniker har utprovats på pilotprojekt och teknikvalet för sträckan mellan Hallsberg och Örebro kommer avgöras under upphandlingsfasen.

En effektiv elektrifiering underlättas om staten är tydlig med att det är de enskilda huvudmännen som äger ansvaret för de egna vägarna. Det innebär att Trafikverket ska få uppdraget att elektrifiera riksvägarna (inklusive europavägarna). Kommuner och regioner har ansvar för att elektrifiera de vägar som de ansvarar för och som kan vara nödvändiga att elektrifiera för att skapa ett sammanhållande system.

På sikt bör systemet vara självfinansierande i och med att de som nyttjar elen betalar för denna till systemägaren. Det kan övervägas om investeringen kan finansieras genom lån i Riksgälden, som återbetalas när intäkterna rullar in. Även om huvudregeln enligt budgetlagen är att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag kan lån i Riksgäldskontoret utgöra finansiering av investeringsutgifter under förutsättning att de slutliga kostnaderna inte beräknas komma att belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Detta innebär att lånen ska återbetalas med intäkter som uppstår som en direkt följd av att investeringen görs.

Kristdemokraterna föreslår att anslaget 1:5 Energiforskning i utgiftsområde 21 Energi tillförs ytterligare medel om 100 miljoner kronor per år 2022–2024 för att på så vis öka ambitionsnivån och påskynda arbetet.

## Strategi för en elektrifiering av fordonsflottan

I arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar. Tekniken är på stark frammarsch och försäljningen växer, om än från låga nivåer. Än finns dock mycket arbete att göra innan vi kan se ett teknikskifte. Sverige har en fordonsindustri som alltid legat i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi kristdemokrater menar att den utvecklingen måste fortsätta. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns alla möjligheter att ligga i framkant. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion vilket gör att vi är en förebild inom det området. Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elektrifiering av fordonsflottan. En metod som kan övervägas i en strategi kan vara att man inför en skattebefrielse för tjänstebilar som drivs med el under de första fem åren vilket ökar nybilsförsäljningen samt även på sikt utbudet av begagnade elbilar.

## Huvudmannskapet vid elektrifiering av vägar

För att lyckas få fram välfungerande elektrifierade vägar är det viktigt att trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda vägar. För Trafikverkets del innebär det att man bör utreda kostnaden för att elektrifiera vägsträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö, E6:an Oslo–Göteborg–Köpenhamn, E18 Stockholm–Oslo samt E4 längs med Norrlandskusten. Om vi kan få den tunga trafiken att använda sig av el istället för dagens drivmedel kommer det att vara en av de viktigaste reformerna för att minska koldioxidutsläppen i Sverige. En affärsmodell skulle kunna vara att väghuvudmannen hyr ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen. Det finns anledning att utreda förutsättningarna och intresset för denna form av public private partnership.

## En ny modell för beskattning av vägtrafiken

I transportsektorn kvarstår stora utmaningar avseende målet att minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Utsläppen från inrikestransporter minskar men står fortfarande för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energianvändningen i transportsektorn har på senare år minskat, men fossila bränslen är fortfarande basen och stod för 76 procent av energianvändningen i inrikestransporterna under 2018. Transportsektorn står för den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara. Samtidigt betalar transportsektorn skatter, 100 miljarder kronor under 2017, motsvarande 10 procent av de totala skatteintäkterna. Av de inbetalda skatterna betalar vägsektorn för 90 procent och är självfinansierande.

Kristdemokraterna var med och genomförde en lång rad insatser för ett fossilfritt Sverige under tiden i regeringsställning 2006–2014. I dag kan vi se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilar utsläpp har minskat och andelen förnybara drivmedel har ökat, inte minst HVO-drivmedel. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi. Kristdemokraterna kommer fortsätta arbetet med att förbättra Sveriges miljö- och klimatpolitik.

Regeringen har infört ett bonus malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Ett sådant system är nu infört men dras med stora problem. Riksrevisionen riktar kritik mot systemet utifrån dess höga samhälls-ekonomiska kostnader. För den utsläppsminskning som uppnås genom subventionen för miljöbilar i bonus malus-systemet blir kostnaden cirka 6 kronor per kilo koldioxid. Det är ungefär fem gånger högre än den internationellt erkända nivån på koldioxidskatt. När dessutom många miljöbilar exporteras ökar kostnaden ytterligare och uppskattas av Riksrevisionen vara tre gånger så hög per kilo koldioxid. Riksrevisionen konstaterar också att utbetalningen av både den tidigare supermiljöbilspremien och den nuvarande klimatbonusen är ojämnt fördelad över landet.

Kristdemokraterna förordar att bonus malus-systemet samt nuvarande fordonsbeskattning och bränslebeskattning överges till förmån för en ny bränsle- och fordonsbeskattning som väger in fordonets bränsle, ålder och trängsel.

I dagsläget beskattas vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägsitage huvudsakligen när bränslet tankas. Priset tas ut direkt vid bränslepumpen. En nackdel med detta system är att kostnaden blir olika för olika fordon beroende på var de

tankar sin diesel. Det snedvrider särskilt konkurrensen för tung trafik där den som tankat diesel i ett annat land, där drivmedelspriset är lägre, därmed får en lägre körkostnad per mil på de svenska vägarna.

Den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en ny fordons- och bränslebeskattning som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. Den nya modellen måste ta hänsyn till stad och landsbygd, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens moderna teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig i. Fördelen med detta är att vi kan komma bort ifrån dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängsel samt miljöbelastning är som störst. Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet vilket gör att vi även här kan skapa en större styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med ex flyget och järnvägen där de ”bästa” avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre.

Den användningsstyrda beskattningen har sin grund i den teknik som redan idag finns applicerad gps-styrt i många företag som följer sina fordon via olika former av digitala system. I appliceringen av tekniken måste värnandet av förarens integritet beaktas.

Den nya beskattningen måste utredas, men ska inte leda till högre transportskatter. Den nya beskattningsmodellen kan först prövas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar.

Ett problem som har uppstått med bonus malus är att lätta lastbilar som används av olika yrkesgrupper samt yrkesförare automatiskt hamnar i de högre prisklasserna när de jämförs med vanliga bilar. Lätta lastbilar borde snarare jämföras med andra lätta lastbilar vilket uppmuntrar till att man använder mer miljövänliga lastbilar framför allt inom stadstrafiken. Även husbilar som används under en mindre del av året hamnar idag i en alldeles för kostsam prisknivå när de jämförs med vanliga bilar. Regeringen har utrett undantag för husbilar och fått förslaget att perioden husbilen ska vara avställd för att vara skattebefriad sänks från 15 till 4 dagar. Tanken med förslaget är då att husbilen ska kunna köras under helgen för att sedan ställas av under veckan. Detta reducerar skattebördan för ägaren betydligt men orsakar helt orimlig mängd administration för bilregistret, försäkringsbolaget och den enskilde. Kristdemokraterna anser att husbilar och lätta lastbilar under det befintliga systemet för bonus malus bör betecknas som en egen skattekategori istället för att jämföras med personbilars miljöprestanda. Ett alternativ är att husbilar ingår under hänsyn till sin miljöprestanda i det system Kristdemokraterna anser på sikt ska ersätta bonus malus.

I och med att EU har gemensamma regler för maximala genomsnittliga utsläpp från respektive biltillverkare, blir styrmedlen som styr konsumenten mindre träffsäkra. Miljöklassning och bonus riskerar att snarare styra vilka som köper de olika bilar som tillverkas i stället för att styra vilka bilar som produceras. Detta problem kvarstår även med ett gemensamt EU-system, men är särskilt påtagligt om vissa medlemsländer betalar ut bonusar som då har mycket tveksam miljönytta. Likväl finns det bland konsumenterna ett starkt miljöintresse vilket gör att det finns ett behov av en tydlig märkning så att den enskilde kan göra ett aktivt val. Därigenom ges draghjälp till biltillverkarnas utveckling mot mer miljövänliga fordon.

Med EU-kommissionens Fit for 55-paket som presenterades under 2021 ingår också inrättandet av ett separat system för handel med utsläppsrätter för vägtransporter. Detta initiativ måste också vägas mot nuvarande kostnadsläge för vägtransporterna. Vid införande av ett utsläppshandelssystem för vägtransporter i Sverige bör nuvarande skatters relevans prövas i en kontrollstation.

De i budgetpropositionen nu aktuella skärpningarna av bonus malus i form av sänkta gränsvärden för koldioxidutsläpp per kilometer och sänkta bonusvärden innebär höjda kostnader för bilägare samtidigt som det rubbar förtroendet för politikens långsiktighet. Bilar som är laddhybrider drabbas hårt av förändringarna med ett bonustak som halveras, från 45 000 till 20 000 kronor och gränsvärden som sänks från 60 till 50 gram koldioxid per kilometer. Laddhybrider står för 26 procent av nyförsäljningen, och elbilar innehar 14 procent av nybilsförsäljningen. Den allra största procentuella höjningen får småbilar med elhybridteknik. T.ex. Toyota Yaris har tidigare varit befriad från CO<sub>2</sub>-skatt och kostade 360 kronor per år i fordonsskatt. Nu blir skatten 1 605 kronor, en skattehöjning med 346 procent. Toyota Corolla ökar med 104 procent till 3 100 kr och en Golf med 48 procent till 4 900 kr. Kristdemokraterna avfärdar regeringens skärpningar när det gäller sänkt bonus för elhybrid, och sänkt gränsvärde från 60 till 50 g CO<sub>2</sub>/km. Kostnaden för att förkasta försämringen uppgår till 540 miljoner kronor under 2022. Kristdemokraterna halverar därför den aviserade maluseffekten och genomför inte de aktuella skärpningarna för att uppnå bonus.

## Uppmuntra andrahandsmarknad för miljöbilar i Sverige

Det är ett problem att begagnade elbilar och laddhybrider exporteras till Norge och gasbilar till Tyskland. Detta beror på att det i Sverige, tack vare bonusen, är förmånligt att köpa en ny miljöbil. En följd av detta har blivit att andrahandsmarknaden utvecklats sämre i Sverige. Den stora exporten av fordon med låga utsläpp har sammantaget lett till att det totala snittutsläppet från personbilar har ökat. Problemet understryker varför bonus malus på sikt bör avvecklas samtidigt som vi inför en ny fordons- och bränslebeskattning.

## Rättvis behandling av konverterade fordon

Det mest effektiva sättet att minska utsläppen från många personbilar är att konvertera motorn så att den kan köras på E85 eller rena biobränslen. Nyproduktionen av en bil är också mycket resurskrävande och innebär stor miljöpåverkan. Idag behandlas i bonus hänseende inte konverterade fordon utifrån sina miljöegenskaper efter konverteringen, inte ens om konverteringen skett innan de sålts för första gången till en förare.

Kristdemokraterna föreslår att om ett nyproducerat fordon konverteras innan det sålts till en förare för första gången, ska det i bonus malus-systemet hanteras utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen. Det finns också anledning att för konverteringar förenkla typgodkännande. Regeringen presenterade i budgeten under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, anslag 1:17 Klimatpremier, ett stöd för konvertering av bilar från fossil drift till biodrivmedel eller biogas under 2020. Regeringen avsatte 10 mkr 2022 och 2023 för ändamålet. Kristdemokraterna anser detta vara ett väl motiverat stöd för att reducera utsläppen från den etablerade fordonsflottan och avsätter betydligt mer pengar, 20 mkr utöver regeringens satsning 2022–2024.



## Ändrade regler för förmånsbeskattning av bilar

I budgetpropositionen 2020 föreslog regeringen ett höjt förmånsvärde på bilar. Idag snedvrider förmånssystemet valet mellan privatägd bil och förmånsbil, samtidigt som många inte har möjligheten att få tillgång till en förmånsbil via sin arbetsgivare. Enligt ESV har den faktiska bilkostnaden ökat med 40–45 % sedan 1997, medan förmånsvärdet har ökat med 10–15 %. Samtidigt är möjligheten till förmånsbil viktig för många småföretagare, och en stor del av nybilsförsäljningen sker via förmånssystemet. Det är skäl till att inte förändra systemet för snabbt, att förändringar görs på ett klokt sätt och också balanseras med andra åtgärder. Kristdemokraterna föreslår därför att en större del av den skattehöjning som regeringen införde under förra året betalas av de som har förmånsbilar värda över 7,5 pbb (ca 356 000 kronor). De dyra förmånsbilarna körs i stor utsträckning av höginkomsttagare i storstäder, där fler alternativa transportmedel finns. Därmed anser Kristdemokraterna att det är rimligt att dessa bär en större del av skatteförändringen. Med Kristdemokraternas politik får därmed de som bor i mindre tätbefolkade områden och kör något billigare förmånsbilar en mindre höjning av förmånsvärdet än med regeringens politik.

## Strategi för självstyrande fordon

Trafiksäkerhet är en viktig fråga för Kristdemokraterna. I dag inträffar alldeles för många olyckor då förare bryter mot trafikregler eller är oaktsamma (den mänskliga faktorn). Sådana problem kan minskas med självstyrande bilar. Självstyrande fordon kan också underlätta arbetspendling för de som är beroende av bilen.

I Tyskland godkändes lagstiftning under 2021 som möjliggör självkörande fordon integrerade i vanlig trafik från 2022. Förarlösa batteridrivna minibussar eller taxibilar rullar på allmänna vägar i flera städer som testprojekt och i Arizona har förarlösa taxibilar trafikerat delstaten i drygt ett år.

Också godstransportsektorn skulle gynnas av fler självstyrande fordon. I en inte alltför avlägsen framtid skulle fler godstransporter då kunna automatiseras.

Precis som med elfordon har Sverige möjlighet att vara ett föregångsland för självstyrande fordon. Vi har bil- och lastbilstillverkare i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan idag kör självstyrande fordon på våra vägar på försök. Dessa försök behöver utökas. Försäkringsproblematiken behöver åtgärdas och utgångspunkten när en tillverkare vill testa ny teknik ska vara positiv. Sverige kan bli världsledande inom AI, självkörande fordon, nya bränslen och elektrifiering. Det är viktigt att riksdag och regering vidtar åtgärder som förstärker denna utveckling. Därför behöver Sverige en heltäckande strategi för självstyrande fordon.

## Tillåt el och vätgas som alternativt drivmedel i pumplagen

Den så kallade pumplagen, lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, infördes 2005 på Miljöpartiets initiativ för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Lagen brast i förhållande till teknikneutralitet och verkade starkt gynnsamt för tillgången till etanolpumpar. Kravet på att för flera hundra tusen kronor installera en ny drivmedelspump var förödande för landets drivmedelsstationer. Gamla bensinmackar som under lång tid varit mindre samhällets servicenav såg sig tvungna att stänga sin verksamhet.

Sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut från bilmarknaden. Ett flertal biltillverkare, däribland Volvo, Ford och Audi, har slutat tillverka etanolbilar. Nu tillverkas allt fler elbilar och laddhybrider som vinner marknadsandelar, samtidigt som de första vätgasbaserade fordonen med bränsleceller serieproduceras för marknaden. I båda fallen föreligger en brist på infrastruktur, i form av laddstolpar för elfordon, och för vätgasbilarna finns tre pumpar. En anledning till det är troligen bristen på laddstationer runt om i landet. Den som ska köpa en ny bil kan helt enkelt inte lita på att den går att ladda förutom på ett fåtal orter, framför allt i storstadsområden. Samtidigt undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste alltså ha både bensen, diesel och exempelvis etanolkpump. Detta skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur.

Kristdemokraterna vill se teknikneutralitet mellan de olika alternativa drivmedelsslåg som nu växer fram. Det innebär att lösningar för elektricitet och vätgas även bör främjas. Det är också den uttryckta ambition som EU anger inom ramen för Fit For 55-paketet. Pumplagen behöver förändras för att ge utrymme för den bredd av alternativ som nu förekommer på marknaden. Därför föreslår Kristdemokraterna att lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ändras så att möjligheten att tillhandahålla även elektricitet eller laddning för bränsleceller från vätgasdrivna fordon kan utgöra grund för att uppfylla pumplagen.

## Skärpta säkerhetskrav för drivmedelsstationer

Enligt ett påbud från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) måste alla drivmedelsstationers rör och ledningar förses med ett rostskydd som minskar risken för läckage. Kravet innebär en utgift som ett stort antal drivmedelsstationer inte kommer klara utan hjälp. Kristdemokraterna tillskjuter därför medel motsvarande 75 miljoner kronor under 2022 och 2023 till stöd för drivmedelsstationerna.

## Lokala och regionala beslut om trafikantavgifter

Det finns många infrastrukturprojekt som är samhällsekonomiskt lönsamma men som av olika skäl aldrig kommer med i de regionala och nationella trafikplanerna då dessa inte berör tillräckligt många för att bli politiskt intressanta att arbeta vidare med. Vi föreslår att lagstiftningen ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om ”bompeng”, det vill säga avgifter som tas ut av trafikanterna för att finansiera enskilda trafikprojekt. Därigenom ger vi kommunerna bättre förutsättningar att vara med och medfinansiera enskilda projekt som annars riskerar att förhalas över tid trots att dessa projekt kan vara av stor betydelse för den enskilda kommunens näringslivs- och bostadsutveckling.

## Kommunal och regional medfinansiering av infrastruktur

Det blir allt vanligare att kommuner och regioner är med och medfinansierar enskilda infrastruktursatsningar. Detta är positivt då det påskyndar upprustningen av vår infrastruktur vilket gynnar både medborgarna och näringslivet. Ett problem för många kommuner är emellertid de alldeles för korta avskrivningstiderna för dessa samverkans-

projekt. Vid uppförande av en bro så görs det för användning under 50 till 100 år, men avtalen med Trafikverket gör att den måste skrivas av på ca 25 år. Detta gör att kommunerna har svårt att vara med på en del projekt som de anser är viktiga. Regeringen bör därför se över dagens regelverk i syfte att underlätta för kommunal och regional delfinansiering vid infrastrukturprojekt.

## Biogas

Biogas, inte minst i flytande form, är på många sätt ett bra alternativ, ur både klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. Biogas kan framställas genom rötning eller termokemisk konvertering, som också kallas pyrolys och nått stor utbredning i till exempel Tyskland. Pyrolysens applikation är främst inom industrin. För att få in biogasen på allvar behöver produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs också en effektivare källsortering i kommunerna.

Biogas har en stark marknadsandel i transportsektorn och märks särskilt inom kollektivtrafiken. För att bibehålla och öka den svenska biogasproduktionen avsätter regeringen 1 900 miljoner kronor 2022–2024 till stöd för produktion av biogas. Kristdemokraterna stödjer satsningen.

## Vätgas

Det pågår flera försök och applikationer med att använda vätgas som drivmedel inom fordonsflottan, flyget och industrin. Vätgas kan produceras av exempelvis solenergi, kärnkraft eller vattenkraft för att lagras och sedan användas för transporter. Vätgasen pekas ut av EU-kommissionen i dess vätgasstrategi som en tillväxtmotor och en viktig del i en storskalig omställning av Europas energisystem för att nå klimatneutralitet år 2050. Idag är emellertid 96 procent av den vätgas som produceras i Europa baserad på fossil gas. Energimyndigheten har i uppdrag att ta fram ett förslag på en övergripande strategi för vätgasens roll i det svenska energisystemet. Strategin ska underlätta omställningen till fossilfrihet. Uppdraget ska redovisas den 25 november 2021. EU har redan en vätgasstrategi där potentialen för vätgas föreslås omsättas i praktiken genom investeringar, reglering, marknadsuppbyggnad och forskning och innovation. Strategin innebär i sin första fas 2020–24 stöd för elektrolysanläggningar för förnybar vätgas som har en kapacitet på minst 6 GW och produktion av upp till en miljon ton förnybar vätgas.

## Ett robust väg- och järnvägsnät

Järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt transportslag som behöver stärka sin driftsäkerhet och förmåga att bära sina kostnader. I budgetpropositionen uttrycks att transportförsörjningens förmåga att vara samhällsekonomiskt effektiv bygger på att transportköparen betalar för de kostnader som transporten orsakar. Drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan.

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Vi vill därför säkerställa att Sveriges centrala godskorridorer på ett effektivt och snabbt sätt kan utföra transporter genom Sverige. Vi vill också möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Idag har vi godståg på 650 meter, i Tyskland har man 830 meter och i andra europeiska länder har man upp till 750 meter långa godståg. Det är på tiden att möjliggöra godståg på 750 meter även i Sverige. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bland annat skogs-näringens konkurrenskraft.

Järnvägssystemet står i dag inför ett antal utmaningar. Stora delar av den järnväg som i dag används byggdes för en trafik som var mindre, lättare och långsammare.

Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Aldrig förr har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som under de senaste åren. Fortfarande är emellertid järnvägens andel av transporterna som helhet förhållandevis liten.

Det är vid transportsträckor över 300 km som järnvägens konkurrenskraft gentemot övriga trafikslag motiverar en överflyttning. När Transportanalys (2016:7) undersökte omfattningen av trafik på denna sträcka framgick att ungefär 28 miljoner ton, eller 8 procent, av den inrikes transporterade godsmängden transporteras över 300 kilometer. 2020 hade denna siffra ändrats så att den långväga trafiken uppgick till 9 procent (Trafikanalys).

Erfarenheten ifrån Köpenhamn och Arlanda visar hur viktigt det är att man bygger järnvägsförbindelser med stationslägen vid våra större flygplatser. En stor del av de tågstopp och förseningar som inträffar sker ofta i de större regionerna där järnvägarna är som mest trafikerade. Stockholms central och närliggande tågstationer utgör navet av landets tåginfrastruktur och påverkar tågtrafiken i övriga landet. Det är därför viktigt att satsningar på drift och underhåll av järnvägen i hög utsträckning inkluderar passagen genom Stockholm. Samtidigt som vi vill bygga upp ett fungerande godsstråk genom landet är det viktigt att investeringar sker där vi får störst nytta av investeringarna.

## Avbryt planeringen för höghastighetståg

Det förslag om nya banor för höghastighetståg som är aktuellt efter Sverigeförhandlingen har hastats fram utifrån politisk vilja med bristfällig koppling till samhällsnytta. Utgångspunkten har varit en bestämd lösning snarare än att lösa ett behov. De tänkta vinster för klimat och miljö som projektet utlovar är mycket svåra att skönja. Planeringen för höghastighetståg bör därför avbrytas. Kopplingen till fyrstegsprincipen där investeringen prövas utifrån sin kostnadseffektivitet har också brutit. Kristdemokraterna ifrågasätter det aktuella förslaget utifrån bristfälliga ekonomiska kalkyler och kontraproduktiv miljöeffekt och att det i grunden saknas ett tillräckligt befolkningsunderlag för projektet. Under augusti 2020 rapporterade Trafikverket att kostnadsramen inte kan hållas utan betydande förändringar i utformningen av banans sträckning och omfång. Förändringarna kan förväntas ge effekter på val av stationsorter och stationslägen, eventuella bibanor och kopplingspunkter. Utformningen ger också konsekvenser för kapacitet, restid och överflyttning (flyg till tåg) samt i förutsättningarna för kommersiell trafik. Sammantaget finner Kristdemokraterna goda skäl att avvisa regeringens förslag.

Om frågan åter ska kunna aktualiseras bör ett nytt arbete utgå i enlighet med fyrstegsprincipen och Riksrevisionens rekommendationer som lades fram i granskningsrapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnväg (RiR 2019:31).

Man bör utreda vad som är det faktiska behovet samt om det finns alternativa lösningar som kan ge en bättre lösning på dessa behov. Vår bedömning är att det finns några primära behov, bättre tillgänglighet för långväga persontrafik, för regional persontrafik och för godstrafik.

Gods- och regionaltrafiken efterfrågar främst god tillgänglighet till spåren för att kunna optimera flöden och korta restider. Den mer långväga persontrafiken gynnas av höga hastigheter, men om dessa hastigheter ska uppnås bör det inte finnas annan trafik på spåret som stör fjärrtrafiken. Trafikverket bör få i uppdrag att utreda ett alternativ som delar upp gods- och regionaltrafik samt den långväga trafiken. En sådan lösning är att rusta upp samt bygga ut delar av nuvarande järnväg så att gods- och regionaltrafiken får bättre förutsättningar.

## Ta vara på ny teknik som kan leda till billigare järnväg

Att bygga och rusta upp järnvägar är generellt sett väldigt dyrt vilket leder till att de flesta enskilda sträckor får ett lågt värde när man genomför en samhällsanalysstudie på sträckan. Samtidigt sker en teknikutveckling inom järnvägen som kan få positiva effekter avseende bättre tillgänglighet till lägre kostnad.

I samband med att Trafikverket granskade förutsättningarna för Inlandsbanans funktion i transportsystemet (2020:121) framhölls också ett antal alternativa användningsapplikationer för trafiksträckan. Bland annat lyfte Trafikverket möjligheten med drift på bränsleceller där vätgas och syre omvandlas till elektricitet. Kommunerna längs med Inlandsbanan följde sedan upp detta med en studie som visar att Inlandsbanan potentiellt får en högre nyttjandegrad för både gods- och persontrafik om man rustar upp delar av banan samt går över till tåg som drivs med bränsleceller (vätgas). Under sommaren 2021 inleddes den första offentliga upphandlingen av vätgasdrivna tågvärmevagnar för Inlandsbanan. Även i Västra Götaland föreslås Kinnekullebanan ställa om från diesel till vätgasdrift. I båda dessa fall hävdar aktörerna att de kan skapa en högre samhällsnytta till en lägre kostnad. Med utgångspunkten att mer än hälften av järnvägsnätet i Europa idag drivs med dieseltåg ser EU-kommissionen det angeläget att elektrifiera. Att driva tåg med vätgas bör då beaktas som ett tänkbart och potentiellt konkurrenskraftigt alternativ. I den mån vätgasdrivna tåg klarar att konkurrenskraftigt bedriva trafik finns anledning att omvärdera bedömningen av sträckor som tidigare dömts ut. Till dessa hör delar av Inlandsbanan men också Stångådalsbanan och Tjustbanan där behovet av att uppdatera banorna till fossilfria färdstätt är angeläget. Ett annat projekt som syftar till att förbättra persontrafik på järnväg är den partiella elektrifieringen av järnvägen i Kalmar. Genom att tågen kan laddas under drift på delar av sträckan kan kostnaderna för elektrifiering minskas. Vi är positiva till denna typ av teknikutveckling som leder till bättre tillgänglighet fast till en lägre kostnad.

## Nordiska triangeln/Skandinaviska halvön

Sverige är ett avlångt land tillsammans med Norge på den Skandinaviska halvön. Detta gör att vi måste planera vår infrastruktur på ett sådant sätt att vi tar hänsyn till de olika ländernas förutsättningar. I norra och mellersta Sverige innebär det att vi behöver förbättra infrastrukturen i öst-västlig riktning för att bättre än idag binda samman Norge, Sverige och Finland. I mellersta Sverige behöver vi förstärka järnvägen. En fortsatt upprustning av Malmbanan är nödvändig för att stärka Nordkalotten. Ett fokus på sträckan Sundsvall–Östersund–Trondheim skapar helt nya förutsättningar för handel och utveckling av denna del av Sverige och Norge. Samtidigt som vi stärker de öst-västliga förbindelserna måste vi fortsätta att utveckla järnvägen längs med kusten så att norra och mellersta Sverige får en bättre koppling till bland annat Stockholmsregionen. I anslutning till den nyligen lagda infrastrukturpropositionen gör Kristdemokraterna utrymme för att färdigställa Nya Ostkustbanan för planperioden. I södra Sverige är det viktigt att vi förstärker hela den nordiska triangeln med koppling söderut mot Danmark och Tyskland.

Nedan listas ett antal infrastrukturprojekt som Kristdemokraterna anser bör utredas eller som regeringen behöver möjliggöra genom att uppdatera den nationella trafikplaneringen. Dessa ska ses som exempel och innebär inte en prioritering av olika åtgärder, inte heller att Kristdemokraterna tagit ställning för att projekten ska genomföras.

### **Stockholm–Oslo**

En dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle knyta samman flera starka arbetsmarknadsregioner med miljontals människor. En väl fungerande järnvägsförbindelse mellan de båda skandinaviska huvudstäderna skulle minska antalet flygresor Stockholm–Oslo, som idag uppgår till cirka 1,5 miljoner per år. Samtidigt skulle fler person- och godstransporter ske via järnväg. En stor del av Sveriges export går till Norge och handeln med Norge ökar successivt. Båda länderna har mycket att tjäna på en snabb järnvägsförbindelse. Under 2020 bildades det offentligägda bolaget 2.55 AB med syftet att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm. Under 2021 har också den avgående norske kristdemokratiske transportministern Knut Arild Hareide visat starkt intresse för att gemensamt med Sverige utreda förutsättningarna för en ny stambana mellan huvudstäderna. Det är därför angeläget att möjligheterna till en dubbelspårsjärnväg på sträckan Stockholm–Oslo utreds. Även vägförbindelsen i form av E18 behöver stärkas och återkomma som ett prioriterat projekt inom TEN-T. Vägen har en bra standard förutom de 79 km i västra Värmland som saknar mittseparering, stigningsfält och omkörningssträckor. Sträckan är hårt olycksdrabbad med många viltolyckor. Delar av vägen är byggda tidigt 60-tal och vägtrummor och väggropp har stora renoveringsbehov. Dessutom finns ett antal farliga korsningar. Sträckan Töcksfors till Valnäs utgör helt enkelt E18:s största flaskhals och åtgärder på denna del blir mycket positivt för hela sträckan mellan Stockholm och Oslo.

### **Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn (8 million city)**

Bygget av Öresundsbron och den nya järnvägsförbindelsen genom Hallandsåsen har förbättrat järnvägs kommunikationerna mellan Göteborg och Köpenhamn. Arbetet med Västlänken samt en framtida ny förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer också leda till förbättrade kommunikationer vilket avlastar E6:an. Samtidigt ökar

trycket på E6:an norr om Göteborg. Med de nya järnvägssatsningar som nu sker i Göteborg kommer kapaciteten att hantera tåg att öka. Samtidigt har inte förbindelsen mellan Göteborg och Oslo prioriterats på samma sätt som den södra förbindelsen mellan Göteborg och Köpenhamn. Genom att exempelvis bygga ut Bohusbanan och förbinda den svenska järnvägen med Norge vid Svinesund kan man lyfta över gods från E6:an till järnväg. En sådan ny förbindelse kommer också att korta ner restiden för persontrafik samtidigt som det möjliggör en koppling mellan järnväg och flyg vid Rygge i Norge. Dessutom kan en utbyggnad av Bohusbanan samt en upprustning av Lysekilsbanan möjliggöra för Lysekils hamn att ta emot mer gods vilket avlastar den södra delen av E6:an. I dagsläget har Trafikverket enbart tittat på en ny sträckning Öxnared–Halden–Oslo. Men det finns ingen fullgod jämförande studie som tittar på vilken sträckning som på bästa sätt tillgodoser behovet av en förbättrad förbindelse Oslo–Göteborg–Köpenhamn. Kristdemokraterna anser därför att Trafikverket skall få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att på bästa sätt ur ett samhällsnyttoperspektiv rusta upp samt bygga ett dubbelspår mellan Göteborg och Oslo.

### **En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark**

Öresundsbron har bidragit till ökad tillväxt i både Sverige och Danmark. Handeln har ökat, arbetsmarknadsregionerna vuxit, resandet för turister har underlättats och invånare har fått möjlighet att bo i det ena landet och arbeta i det andra. Broförbindelsen har varit ekonomiskt fördelaktig för Sverige och Danmark som äger och finansierat bron gemensamt. Vi kan konstatera att de tidigare ekonomiska kalkylerna har blivit överträffade och att bron tidigare än beräknat finansierat sina kostnader via broavgifter. Öresundsbron har nått kapacitetsgränsen vilket gör att det finns stort behov av en ny broförbindelse mellan Sverige och resterande Europa. Den utredning som på uppdrag av Trafikverket och dess danska motsvarighet under början av 2021 presenterade förutsättningarna för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg framhöll hur vägdelens finansiering sig själv med hjälp av en broavgift men att järnvägsförbindelsen för persontrafik kräver medfinansiering. En förutsättning för en ny fast förbindelse ska vara att en hållbar finansiering kan säkras. Med förutsättning om en hållbar finansiering är nästa steg för upprättande av en förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg att en lokaliseringsutredning tar vid.

En svaghet med den ovan nämnda förbindelsen är bristen på förbindelse för godstrafik. Det stora djup som föreligger medger inte godstrafik. Detta gör att förbindelsen Landskrona och Köpenhamn, Europaspåret, skyndsamt bör utredas som alternativ till HH-förbindelsen.

### **Stockholmsregionen**

Stockholm är i dag en av de få huvudstäder i Europa som saknar eller inte har påbörjat ett bygge av en ringled runt huvudstaden. Samtidigt är Stockholm också den snabbast växande staden i Sverige, vilket kräver en infrastruktur som kan möta detta. För att skapa goda förutsättningar för regional utveckling i Stockholmsregionen samt minska trafiken i innerstaden är det viktigt att vägprojektet Östlig förbindelse, från Ropsten i norr till Nacka i söder med Tvärförbindelse Södertörn, byggs för att skapa en komplett ringled runt Stockholm. En östlig förbindelse kommer att minska fordonstrafiken genom Stockholms centrum och det är nu hög tid att påskynda denna infrastruktur-satsning. Tyvärr finns en östlig förbindelse fortfarande inte med i den nationella planen,

vilket är beklagligt. Därför bör den nationella planen kompletteras med en tydlig beskrivning av byggandet av en komplett ringled kring Stockholm. En riksintresseprecisering förväntas presenteras av Trafikverket under 2021, och denna får inte dröja mer än den gjort eftersom väntan på preciseringen förhindrar flera bostadsprojekt att igångsättas på grund av osäkerheten om vilken mark som ska reserveras för projektet. En låsning för den östliga förbindelsen har varit diskussionen om kommunal medfinansiering. Möjligheten att använda ”bompeng” skulle kunna underlätta finansieringen av detta projekt.

Utbyggnationen av Norvik hamn gör att vi måste få till ytterligare väg- och järnvägsförbindelse mellan Norvik i Nynäshamn och övriga Stockholmsregionen. Om inget görs inom detta område finns en stor risk att den nya hamnen kommer att förorsaka stora trafikproblem i det övriga trafiksystemet under kommande år.

Under midsommarhelgen 2016 inträffade en allvarlig olycka på motorvägsbron i Södertälje som ledde till att bron fick stängas av i 59 dagar, i princip hela sommaren. Det ledde till mycket höga kostnader. Dels kostade själva reparationen 20 miljoner kronor, men de samhällsekonomiska kostnaderna för stängningen har beräknats vara över 100 miljoner kronor, räknat i bland annat utebliven arbetstid och försenade godstransporter. Motorvägsbron är den enda förbindelsen över Södertälje kanal för två av landets största vägar, E4 och E20. Södertälje närmar sig 100 000 invånare, är ett nav för godstransporter i Sverige med hamn, järnväg och lastbil och är säte för några av Sveriges största företag i Astra Zeneca och Scania. Det är bra att det, som en del av projektet Förbifart Stockholm, ligger ett förslag på en kapacitetshöjning på Södertäljebro (motorvägsbron) på tre filer i vardera riktningen i den nationella planen. Möjligheterna till en ny långsiktigt säker förbindelse söderut över Södertälje kanal, antingen bro eller tunnel, bör införas i den nationella planen.

### **Dags för en Arlandaförhandling**

Stockholm-Mälardalen är tillsammans Sveriges starkaste tillväxtregion och ett ökat resande är bra för svensk tillväxt. Infrastrukturprojekt likt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen behöver dras in till Arlanda på ett lämpligt och klokt sätt. Det handlar om allt ifrån att kunna nå kommunerna i nordöstra Stockholm via en utbyggnad av Roslagsbanan till infrastrukturlösningar som ökar tillgängligheten från bl a Uppsala, Västerås och Eskilstuna till Arlandaregionen.

### **E22:an och en ny Ölandsförbindelse**

Även om stora delar av södra Sverige har goda förbindelser så finns det områden som brottas med dålig infrastruktur vilket hämmar deras förutsättningar att utvecklas. En väg som behöver högre prioritet är E22:an. Denna väg binder samman flera viktiga städer och hamnar, vilket gör att den ofta är tungt trafikerad. Ändå har den långa sträckor där det saknas viltstängsel och där vägen är underdimensionerad. Kristdemokraterna anser att Trafikverket skall få i uppdrag att se hur man kan påskynda en upprustning av E22. Det är också uppenbart att vi inom en snar framtid behöver en ny förbindelse till Öland.

### **Norrbotniabanan**

Norrbotniabanan är en 27 mil ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som förväntas stärka möjligheterna att resa och transportera gods i hela landet. Längs den



aktuella kuststräckan bor 65 procent av befolkningen i Norr- och Västerbotten i en befolkningstäthet som motsvarar den i Västra Götaland. Med uppförandet av banan halveras restiden mellan Umeå och Luleå och arbetsmarknadsregionen förstoras.

I Norrbotten bryts över 90 procent av EU:s järnmalm, som under sin vidareförädling i Sverige uppnår ett värde av 550 miljarder. När vidareförädlingen fortsätter i Europa tiodubblas detta värde. Utöver malmprodukter har Norr- och Västerbotten en tredjedel av Sveriges skogsareal. Sverige är världens tredje största exportör av pappersmassa, papper och sågade trävaror.

Med Norrbotniabanans uppförande knyts också norra Sverige med järnvägsnät mot Finland och Ryssland – och i förlängningen den kinesiska marknaden.

Besked gavs under våren 2020 att förbereda Norrbotniabanen för sträckan Dåva–Skellefteå till byggstart 2023–2025. Det saknas dock ett nationellt beslut för banans fulla sträckning Skellefteå–Luleå. Bristen på besked om ett fullgörande av sträckan aktualiserar behovet av den i dagsläget försenade uppdateringen av den nationella transportplanen.

### **En ny ostkustbana**

Nuvarande ostkustbana mellan Gävle och Härnösand är enkelspårig och kapaciteten är mycket ansträngd. Gods har svårt att komma fram och Ostkustbanan utgör då ett hinder för att knyta ihop norra och södra Sverige. Norrlandskusten har en stor industriproduktion och mycket gods som behöver transporteras söderut. Att bygga banan till dubbelspår har potential att halvera restiderna och fyrdubbla kapaciteten. Hela sträckan är färdigt utredd. Den första sträckningen Gävle–Kringlan är planlagd mellan 2026 och 2029. Nästa sträckning saknar idag finansiering och ingår inte i den nationella transportplanen. Kristdemokraterna gör utrymme för nya ostkustbanan i det alternativ till infrastrukturpropositionen som vi presenterade under våren. I likhet med Norrbotniabanen behöver den kvarvarande sträckan ingå i en uppdaterad nationell transportplan.

### **45:an Inlandsvägen**

Riksväg 45 är en viktig trafiklänk som binder samman norra Sverige med bland annat hamnarna i södra och mellersta Sverige. Kristdemokraterna anser därför att 45:an skall prioriteras avseende upprustning till bärighetsklass 4 (BK4) samt att man skall göra en studie över vad som kan göras för att i övrigt förbättra denna väg i syfte att underlätta för turism samt person- och godstrafik. På sikt bör riksväg 45 mellan Karlstad och Göteborg rustas upp till fyrfilsväg vilket innebär att när Trafikverket nu bygger ut delar av 45:an till två-plus-ett-väg så bör det ske på ett sådant sätt att man samtidigt förbereder för en framtida förbättring av standarden.

Det är av yttersta vikt att detta går snabbare än idag då BK4-vägar förstärker den svenska konkurrenskraften genom att tyngre och längre lastbilar får möjlighet att använda dessa vägar.

### **Öst-västliga förbindelser**

Sveriges infrastruktur går i första hand ifrån norr till söder. Detta behöver på flera sätt kompletteras. Malmbanan till Narvik är ett bra exempel på en bana som binder samman vårt land på tvären. En annan sträcka är Sundsvall–Östersund–Trondheim som binder samman Sverige och Norge och möjliggör för studier, arbete och boende i hela denna

region. Ett annat stråk utöver den nordiska triangeln är Karlshamn/Växjö som går via Jönköping/Borås till Göteborg. Detta stråk binder inte samman två länder på den skandinaviska halvön, men via Karlshamns hamn är det en förbindelse som binder samman skandinaviska halvön med Polen. Kristdemokraterna anser att dessa stråk som går i öst-västlig riktning är viktiga och att de kommer att bli viktigare över tid. Goda förbindelser mellan de nordiska länderna och övriga Europa gynnar näringslivet samt alla som bor i Norden.

### **Gotland Sveriges första försvarslinje**

Gotland har en särställning då det är en ö utan fast förbindelse med övriga Sverige. Gotlands placering gör också att ön har ett stort säkerhetspolitiskt intresse. Detta får konsekvenser för hur vi bör se på Gotlands infrastruktur. I dag hamnar Gotland rätt långt ner när Trafikverket prioriterar utifrån ett ”normalt” trafikflöde, men om Gotland skall vara enkelt att försvara bör vi ha en god infrastruktur på ön.

### **Ojämma säsongsbaserade trafikflöden**

På samma sätt som Gotland nedprioriteras av Trafikverket för dess ”normala” trafikflöde drabbas andra delar av Sverige. Ett annat län som får väldigt låg tilldelning vid fördelningen av regionala medel är Jämtland. Även Jämtland är ett län med relativt liten befolkning som missgynnas när man inte räknar med den trafikbelastning som uppstår under den tid på året då länet besöks av tusentals turister. Trafikverket bör se över hur man fördelar resurser så att även trafikflöden som existerar under vissa perioder på året blir en del av beslutsunderlagen.

### **Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens**

Regeringen vill principiellt sett att järnvägsunderhållet ska förstatligas och har mottagit en utredning, Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18), med förslag för hur delar av underhållet kan utföras i egen regi. Samma utredning konstaterar emellertid att egen regi inte innebär någon automatisk förbättring av de utmaningar som föreligger. Ett förstatligande av järnvägsunderhållet vore främst ett ideologiskt motiverat beslut av regeringen. I stället föreslår Kristdemokraterna att järnvägsunderhållet även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas. Det finns dock ett behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning.

### **Väg- och järnvägsunderhållet**

Kristdemokraterna vill öka investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet för hela landet. I samband med att Trafikverket presenterade inriktningsunderlaget för planperioden 2022–2033 var underhållet av våra vägar något man underströk lider stora behov. Trafikverkets generaldirektör kommunicerade att både det lågtrafikerade och det högtrafikerade underhållet genomgår en försämring för vägsidan. Hon tillade att det också börjar gälla järnvägen. Enligt generaldirektören tappar vi funktioner som vi en gång byggt upp. Parallellt med Trafikverkets inriktningsunderlag släppte Transportföretagen en rapport där de pekade på att 12,7 procent av landets statliga vägar är i dåligt

skick. En välskött infrastruktur är en central åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet.

De pengar som regeringen avsatt för väg i sin infrastrukturproposition (2020/21:151) är otillräckliga för att klara de beting som enligt Trafikverket krävs för att klara att upprätthålla underhållet av vägnätet. Inte heller finns det pengar i regeringens proposition för att avhjälpa det eftersatta underhållet. Kristdemokraterna föreslår att de behov som identifieras i Trafikverkets inriktningsunderlag för vägsystemets vidmakthållande kompletteras så att upphämtningstakten i vägnätets tillstånd säkras och den framtida underhållsskulden minimeras. Till den ekonomiska planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 föreslår Kristdemokraterna 253 miljarder kronor till underhåll för väg. De 24 miljarder kronor som inriktningsunderlaget identifierar för att uppgradera till BK4 ingår i åtagandet för underhåll. Trafikverket har för närvarande uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

För budgetåret avsätter Kristdemokraterna utöver regeringens förslag 1 500 miljoner kronor under 2022 och 2 miljarder kronor under 2023 och 2024 till en ökad nivå för underhållet.

## **Enskilda vägar**

Kristdemokraterna anser att de enskilda vägarna har en mycket stor betydelse för Sverige. På landsbygden är det av den allra största betydelse att underhållet av de enskilda vägarna fungerar. Det måste finnas regelverk som skapar möjlighet till tillräckliga resurser för investeringar och underhåll i enskilda vägar. Staten bör utöka sin medfinansiering av de enskilda vägarna.

Väghållningen av de enskilda vägarna fungerar oftast bra och är ett viktigt komplement till de statliga vägarna. Samtidigt är det viktigt att staten sköter om sina egna vägar i hela landet. Kristdemokraterna motsätter sig försök att vältra över statliga vägar till enskilt huvudmannaskap, vilket skulle skada landsbygdens förutsättningar. För att underlätta för Sveriges alla vägföreningar som tar ett stort ansvar för den lokala infrastrukturen ökar vi anslagen för enskild väg med 125 miljoner kronor 2022, 130 miljoner kronor 2023 och 210 miljoner kronor 2024.

## **Minska personolyckorna på järnvägsspår**

Under de senaste åren har obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökat. Fler människor tar risker och uppehåller sig på järnvägsspår. Detta har orsakat stora förseningar i tågtrafiken både för regiontåg och för fjärrtåg. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna arbetar fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren. Suicidförebyggande arbete är också angeläget. Goda exempel finns från bl a Jönköpings kommun.

## **Kombiterminaler som snabbar på omlastning**

Vid kombiterminaler sker omlastning av containrar eller lastbilstrailers mellan olika trafikslag: väg, järnväg eller sjöfart. Idag går sådan omlastning relativt långsamt, vilket är en orsak till att rena vägtransporter ofta är det snabbaste och smidigaste sättet att transportera gods, även på sträckor där järnväg finns. Kombiterminalerna behöver

därför utvecklas på ett ändamålsenligt sätt så att omlastning mellan väg och järnväg sker smidigare. En eftersträvarsvärd lösning är att i ökad utsträckning möjliggöra för containrar att överföras horisontellt mellan lastbil och tåg vid kortare stopp.

## Bilen – ett redskap för frihet

Bilen är för många en förutsättning för att kunna bo och arbeta där man vill. Bilen är ett redskap för frihet och har stor flexibilitet, tillgänglighet och räckvidd som transportslag. Samtidigt måste de negativa konsekvenserna av vägtrafiken begränsas, framför allt utsläppen. Men i vår iver att sänka de miljöskadliga utsläppen ska inte bilen som färdmedel offras. Bilägandet ökar kontinuerligt och har gjort det under en längre följd av år. I kontrast till detta planerar kommunerna för minskad bilism. Kommuner uppger sig inte planera efter resenärers preferenser och behov i prognosplanering utan utgår från politisk vilja i sin trafikplanering. I detta läge prioriteras cykel, gång och kollektivtrafik på bekostnad av bilism. Detta medför att samhället riskerar att mista bilens flexibilitet och större räckvidd på ett sätt som beskär vår mobilitet. Världen blir mindre och räckvidden för svenskens resande underställs politikernas goda vilja eller den individuella fysiska förmågan att cykla, springa eller gå.

Det finns ett behov av att långsiktigt och effektivt med styrmedel främja framväxten av drivmedel med god klimatprestanda, effektivisera transporter samt eliminera trängsel och buller. Detta står dock inte i ett motsatsförhållande till att bilismen ökar.

Kristdemokraternas transportpolitik syftar till att främja möjligheten för människor att välja mer miljövänliga alternativ, inte som regeringen som genom ett återkommande förhöjt kostnadstryck straffar människor som inte har fysisk kapacitet för cykel eller tillgång till frekvent kollektivtrafik inom rimligt avstånd. Transportpolitikens utgångspunkt finns alltför ofta i storstäder och tätorter. Men ska hela Sverige leva behövs bilen. Skatter på drivmedel ska utformas så att de inte försvårar för vare sig boende eller företagande på landsbygden.

## Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov

Det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras om.

Systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort då det är studieuppehåll, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till sommaren efter för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt när det begav sig. Det faktum att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara längre än två månader under sommarmånaderna gör att många tvingas betala igen för att skriva om teoriprovet eller göra körprovet.

Ett innehav av B-körkort är ofta ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna process minskar därför många ungas chanser att hitta jobb. Kristdemokraterna anser att det inte är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som tillika kan bli en mycket kostsam process för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund bör giltighetstiden för såväl ett godkänt kunskapsprov som ett körprov för körkorts-

behörighet B förlängas till sex månader. Trafikverket har till följd av den pågående pandemin under 2020 tillfälligt förlängt giltighetstiden för ett godkänt kunskaps- eller körprov till 6 månader. Detta bör permanentas.

## Stoppa illegala körskolor

Ett växande problem i Sverige är illegala körskolor. De illegala körskolorna snedvrider marknaden. Illegala körskolor uppträder i många fall som helt vanliga och lagliga körskolor och det är därför väldigt svårt för eleverna att märka skillnaden. Omfattningen syns inte minst på internet där många illegala körskolor marknadsför sig på flera portaler. Den illegala körkortsutbildningen har kopplingar till den organiserade brottsligheten. Konsekvenserna är många; elever blir lurade till dyra och undermåliga lektioner, de riktiga trafikskolorna riskerar att konkurreras ut och köerna till körproven blir allt längre då fler och fler blir underkända och måste göra om provet. Andelen godkända körprov har de senaste tio åren sjunkit till 48 procent och endast 45 procent klarar teoriprovet.

Kristdemokraterna ser positivt på att det håller på att tas fram ett nytt teoriprov som förhoppningsvis omöjliggör organiserat fusk på teoridelen. Men det stoppar inte fusk med körlektionerna.

Det har framkommit att vissa personer satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körelever genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet, föreslår Kristdemokraterna att antalet elever som en enskild privatperson kan handleda minskas från femton till fem. För att tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola föreslår Kristdemokraterna att det införs en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet.

Transportstyrelsen har föreslagit ett antal åtgärder (I2020/02448) för att motverka fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. De framhålls av myndigheten som att sammantaget resultera i att personer som avser att fuska vid förarprov, lämna oriktiga uppgifter, anlita illegala utbildare eller bedriva illegal utbildningsverksamhet avstår från detta då de möjliga fördelarna inte uppväger riskerna. Transportstyrelsens uppdrag har remitterats men inte resulterat i åtgärdsförslag från regeringen. Förslagen bör enligt Kristdemokraterna implementeras.

Kristdemokraterna vill också införa krav på alkolås på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkolås finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Kristdemokraterna vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel.

## Stoppa ”bilmålvakter”

Så kallade bilmålvakter, det vill säga personer som formellt står som ägare till ett fordon utan att själv ha det i sin besittning, är ett viktigt verktyg för den organiserade brottsligheten. Ett problem är att en och samma person, som inte är svensk medborgare, kan skapa flera samordningsnummer. Därigenom kan det existera ett antal digitala personer med samordningsnummer utan att dessa motsvaras av någon fysisk person. Dessa ”personer” med samordningsnummer kan i sin tur äga ett flertal bilar vardera. Sålunda

hade de 100 mest skuldyngda målvakterna i februari 2018 en sammanlagd skuld om 367,6 miljoner kronor, och dessa 100 gäldenärer var samtidigt ägare till 25 019 fordon. De största enskilda skuldslagen i Kronofogdemyndighetens register är felparkeringsavgifter och fordonsskatt. Den totala summan för dessa skuldbelopp uppgick vid årsskiftet 2017/18 till 1,5 miljarder kronor. Regeringen har med proposition 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter föreslagit att det ska bli förbjudet att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter och att en polisman eller en bilinspektör ska ta hand om fordonets registrerings skyltar om användningsförbudet överträds. Det är ett steg i rätt riktning. Kristdemokraterna vill dock i likhet med flertalet remissinstanser skärpa reglerna ytterligare. Tiden för att meddela ett användningsförbud bör förkortas från sex till tre månader. Kristdemokraterna anser också att beslagtagande av registrerings skylt inte räcker. En polis eller bilinspektör skall ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registrerings skylt. Kristdemokraterna föreslår att en person med samordningsnummer endast ska få äga en bil i Sverige.

## Effektiv kontroll av avgasrening vid besiktning

Kraven på besiktning av utsläppen från personbilar är i dagsläget otillräckliga. De nya besiktningensreglerna innebär att en bil som har felaktig avgasrening kan passera besiktningen helt utan anmärkning, trots att den släpper ut långt mycket mer än vad som är tillåtet när bilen säljs. Genom att kontinuerligt kontrollera och fånga upp de fordon som har för höga utsläpp i samband med fordonsbesiktningen kan utsläppen minska, men den möjligheten är numera liten i Sverige. Insikten om utsläppens skadliga effekter på människors hälsa och miljön har inneburit att andra länder sänkt sina gränsvärden, det vill säga toleransnivån, för vilka utsläpp som tillåts från en bil. I Sverige går utvecklingen åt motsatt håll, genom att de tillåtna utsläppsnivåerna för svenska bilar kraftigt höjs. Nya generella gränsvärden har införts, och dessa är satta till en nivå som i praktiken gör det omöjligt att underkänna fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen.

- Gränsvärdena för kolmonoxid är uppemot 100 gånger högre än vad en vanlig bensinbil kan förväntas släppa ut.
- För dieslbilar tillverkade efter 2009 är gränsvärdena gällande partiklar 70–100 gånger högre än vad dessa bilar normalt släpper ut.
- Nivån är så hög att till och med dieslbilar med bortmonterade eller manipulerade partikelfilter släpper ut mindre än gränsvärdena.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen på fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder.

## Moderniserat reseavdrag

Reseavdragskommittén presenterade under sommaren 2019 ett förslag till ny modell för färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36). Reseavdragskommitténs betänkande har remitterats. Regeringen gav sedan Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av konsekvenserna av kommitténs förslag. Trafikanalys har

presenterat sin analys, därefter har regeringen inte kommit till skott med en reform. Kristdemokraterna anser i likhet med kommitténs utredning att skattereduktion är att föredra framför ett avdrag eftersom resekostnaden för samma resa inte är större för den som har hög marginalskatt än för den som har låg. Det är naturligtvis också positivt om systemet blir enklare så att ”skattefelet” (fusket) kan minskas. Däremot anser vi att den föreslagna nivån på skattereduktionen är för låg, vilket innebär att höjningen av reseavdragets storlek inte ligger i linje med det vi kristdemokrater vill se. Detta gäller särskilt för dem som bor och verkar på landsbygden. En övergång till ett avstånds-baserat reseavdragssystem är eftersträvansvärt av främst miljö- och klimatskäl, men även av förenklingsskäl och för att minska det överutnyttjande som förekommer. Dock bör en sådan övergång ske på ett sådant sätt att det blir en förbättring för dem som bor på landsbygden och är beroende av bilen.

I avvaktan på en ny modell för reseavdraget föreslår Kristdemokraterna att milersättningen höjs från 18,50 till 20 kr/mil och att detta delvis finansieras genom att beloppsgränsen höjs från 11 000 till 13 000 kronor.

## Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten

Svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling samt konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Detta är även viktigt för den nationella säkerheten. I händelse av ofred är det av yttersta vikt att den svenska handelsflottan är stor men också diversifierad, så att den kan bidra till totalförsvaret.

Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikes-handel, mätt i volym, via sjövägen, vilket innebär cirka 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfartssektorn och alla dess omgivningsföretag sysselsätter ungefär 100 000 personer.

Kristdemokraterna vill öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft eftersom de svenska vattenvägarna är underutnyttjade, samtidigt som framför allt järnvägen pressas av ett allt hårdare kapacitetstryck och inte räcker till. Jämfört med vägtransporter innebär dessutom transporter på inre vattenvägar en miljövinst. Ska mer gods gå till sjöss behöver de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem rustas upp. Samtidigt betalar sjöfarten för underhållet av sina transportleder genom att farledsavgifter betalar för isbrytning. Kristdemokraterna delar branschens oro för detta. Finansieringen av framför allt isbrytning men även hur annat farledsunderhåll ska gå till för att främja konkurrensneutralitet för alla transportslag måste ses över.

Den svenska sjöfarten agerar på en global marknad där internationella regler sätter spelreglerna för de svenska rederierna. Den snabba tekniska utvecklingen och ökad globalisering av ekonomi och handel har en betydande påverkan på sjöfarten som näring. Under många år flaggades svenskregistrerade fartyg ut. Fram till och med 2009 låg antalet svenskflaggade handelsfartyg på minst 100 bruttoton stabilt kring drygt 400 stycken, men hade 31 december 2017 minskat till 304.

Bland annat av dessa skäl tillsatte alliansregeringen en utredning om tonnageskatt 2013. Det har varit en mycket viktig fråga för Kristdemokraterna. Efter en del försen-

ingar infördes detta äntligen 1 januari 2017. Detta har bidragit till att antalet svenskflaggade fartyg nu ökar igen, vilket är mycket positivt, men det är fortfarande långt kvar tills antalet svenskflaggade fartyg är tillfredsställande. Nu är det dags att börja utveckla tonnageskattesystemet och utreda de begränsningar som finns i systemet. Fartyg som ska ingå i systemet måste idag göra det i tio års tid, och fartyget får under denna period endast trafikera svenska vatten maximalt 25 procent av tiden. För framförallt mindre redare innebär detta en osäkerhetsfaktor då det är svårt att förutse hur marknaden kommer att utvecklas på så lång sikt. Genom att lätta på dessa begränsningar kan fler omfattas, och därmed förbättras förutsättningarna för svensk sjöfart.

Även om förutsättningarna för svensk sjöfart förbättrats något på senare år, och optimismen i branschen är stor, så finns det fortsatt stora utmaningar för den svenska sjöfarten. Främst handlar det om att näringsens kostnader måste minska så att branschen kan konkurrera med sina utländska motsvarigheter. Svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter, avgifter och regellättnader. Detta är väsentligt för att behålla och utöka antalet svenskregistrerade fartyg i Sverige.

Utöver goda villkor för sjöfarten, så är det också viktigt med välfungerande och ändamålsenliga hamnar. Den viktiga containertrafiken sker med allt större fartyg vilket är positivt av både ekonomiska och ekologiska skäl, och för att kunna ta emot dessa fartyg krävs det att hamnarnas funktionalitet ständigt utvecklas. Frågan om muddring av hamnar är därför mycket viktig, särskilt i Göteborgs hamn men också i andra hamnar som till exempel Luleå hamn. Trafikanalys pekade i rapporten Hamnar i fokus (2019:7) på behovet av att stärka det statliga inflytandet över planering, lokalisering och utveckling av Sveriges hamnar. I rollen som främst en kommunal angelägenhet tappar hamnarna kopplingar med övriga transportslag i planeringsprocessen. Sveriges ordning står i kontrast till många medlemsstater i EU där hamnarna har en tydlig roll i transportpolitiken. Det finns anledning att göra en översyn i en ny hamnutredning där man stärker det nationella perspektivet och granskar de strategiska roller hamnarna har. I detta finns anledning att identifiera de hamnar som har särskilt värde men också ifrågasätta hamnar som kan undvaras.

För att stärka konkurrenskraften i den svenska sjöfarten bör det tillsättas ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi med flera samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling.

## Sjöfartsstödet

Sjöfartsstödet är en del i att skapa goda och konkurrenskraftiga förutsättningar för svensk sjöfart. Det lämnas till redare som har sjömän anställda på svenskflaggade fartyg. Stödet innebär att de kostnader som arbetsgivare i sektorn har för arbetsgivaravgifter och sociala avgifter återbetalas. Detta kallas ibland för nettomodellen. Regeringen sänkte under början av 2020 stödet med en procent vilket vi ser som mycket olyckligt. Sjöfartsverket har ökat sitt avgiftsintag successivt sedan 2016 och i och med höjningen den 1 januari 2020, har farleds- och lotsavgifterna ökat med omkring 420 miljoner kronor sedan dess. Det skadar branschens tilltro till Sverige och det riskerar att hämma den positiva inflaggning vi sett de senaste åren, men det sker också i en tid med kraftiga avgiftsökningar för handelssjöfarten. Därmed hämmas också möjligheterna till överflyttning av gods till vatten, vilket står i strid med miljömålen. Kristdemokraterna



föreslår att nivån i den så kallade nettomodellen återinförs och tillför med anledning av detta 17 miljoner kronor per år 2022–2024.

## Bibehållen fjärrzonsrabatt

Den minskade sjöfart som följt i spåren av pandemin covid-19 har urholkat Sjöfartsverkets ekonomi. För närvarande utreder Sjöfartsverket möjligheten att ta bort fjärrzonsrabatten på de statliga farledsavgifterna. Fjärrzonsrabatten finns till för att kompensera svensk import- och exportindustri för de konkurrensnackdelar näringen har på grund av de statliga farledsavgifterna. En slopad fjärrzonsrabatt skulle medföra att de här konkurrensnackdelarna fördjupas väsentligt. Det är därför angeläget att Sjöfartsverket via anslag finner kraft att reducera sin avgiftsstruktur och helt slopa tanken på att avskaffa fjärrzonsrabatten. För detta ändamål avsätter Kristdemokraterna 18 miljoner kronor per år under tiden 2021–2023.

## Nya isbrytare

Sverige har idag fem statsisbrytare. Dagens flotta av isbrytarfartyg har överskridit sin tekniska livslängd och behöver ersättas av en ny generation. Av de fem börjar tre närma sig en ålder om 50 år. De nya isbrytarna ska ha bättre kapacitet att klara moderna miljökrav och kunna skapa isrännor som är 36 meter breda. Dagens isbrytare klarar endast isrännor om 24 meter vilket är otillräckligt för de fartyg som förväntas trafikera Bottenviken. Isbrytarna är en förutsättning för att norrländska hamnar ska kunna hålla öppet under hela året. De är också en förutsättning för svensk konkurrenskraft i väldigt centrala branscher som stål och skog. Att skjuta upp generationsbytet ökar risken för ett haveri som medför att isen på havet inte kan friläggas. Enbart för skogsindustrierna skulle en veckas isbrytarhaveri medföra en utebliven BNP på 706 miljoner kronor. Utöver skogsindustrierna påverkas även annan industri längs Norrlandskusten som är beroende av sjöfart för både export och import av insatsvaror, bl a SSAB:s stålproduktion i Luleå.

I samband med att regeringen under våren 2021 presenterade sin infrastrukturproposition med ekonomiska ramar för perioden 2022–2033 fanns en förväntan om besked om finansieringen av isbrytare. Något sådant gavs inte då och uteblev i budgetpropositionen. Om regeringen avser att finansiera isbrytarna via farledsavgifter påverkas importen mycket negativt eftersom svenska vatten då blir mycket dyra att anlöpa. Det är Kristdemokraternas mening att finansieringen av den nya generationens isbrytare bör gå via anslag och vi avsätter medel under anslag 1:4 för den finansiella kostnad om 120 miljoner kronor som isbrytarna innebär från 2023. Resterande medel om 220 miljoner kronor under 2022 och 80 miljoner kronor under 2023 och 2024 bör användas för att finansiera delar av driften för isbrytarna. En majoritet i riksdagens trafikutskott har begärt att förnyelsen av isbrytarflottan förs in i den kommande nationella planen.

## ”En dörr in”

I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är alltför ofta byråkratisk. Kristdemokraterna vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, där uppgifterna

sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration.

## Svaveldirektivet

Från och med årsskiftet 2015 gäller EU:s svaveldirektiv för Östersjön. Direktivet innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till år 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel. Att successivt skärpa utsläpps-kraven är viktigt för miljön men samtidigt innebär svaveldirektivet ökade kostnader för den svenska sjöfartsnäringen. Det är därför av yttersta vikt att det finns ett effektivt kontrollsystem för att säkerställa efterlevnaden av direktivet så att det lönar sig för rederier att göra rätt.

## Utred ett borttagande av stämpelskatten för fartyg

Investeringar i fartyg kräver stora kapitalinvesteringar. Detta innebär att det ofta krävs lån, vilket kräver en säkerhet för långgivaren. Säkerheten garanteras genom ett pantbrev och vid utfärdandet av detta tas en särskild stämpelskatt ut. Stämpelskatten tas ut med 0,4 procent av beloppet på pantbrevet, vilket blir betydande summor vid investeringar på många hundra miljoner kronor. Därmed utgör stämpelskatten ett hinder för att den svenska sjöfartsnäringen ska växa. Dessutom hämmar skatten investeringar i klimatsmart teknik, som ofta är dyrare att göra, men inte betalar sig i samma utsträckning. Kristdemokraterna reducerar stämpelskatten med 5 miljoner kronor årligen.

## Båtpendling

Kollektivtrafik på vatten kan ofta avlasta kommuners och regioners trafikleder. Sjötrafik orsakar mindre koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportmedel som kan transportera många resenärer i storstäder. Vattenvägarna är idag underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen och tillgängliggöra kajer och ha ett biljettsystem som inkluderar både upphandlad offentlig trafik och enskilda aktörers persontrafik på vatten. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten. Det är angeläget med goda förbindelser mellan öar och fastlandet. Pendlingsmöjligheterna på vatten behöver stärkas så att hela skärgården kan leva. Det statliga bidraget till färjetrafik i enskild eller kommunal regi ska därför bestå.

## Inre vattenvägar

Kristdemokraterna anser att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter. Kapaciteten för inrikes godstransporter via sjövägen behöver öka. Sjöfartsverket bör i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten.

Inlandssjöfarten är väl värd att uppmärksammas och utveckla, då bränsleanvändningen för till exempel pråmfartyg bara är en tredjedel av dieselförbrukningen för en lastbil. Några av våra EU-klassade vattenvägar för inlandstrafik är bland annat Göta älv, Vänern och Mälaren. För att Vänersjöfarten ska kunna fungera krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet. De nuvarande slussarna är utdömda till 2030. Likaså kommer satsningar att behövas i andra farleder, exempelvis Södertälje kanal. Därutöver behöver farlederna muddras in till Göteborg och Luleå. Samverkan behöver dock ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

## Sjöfartsverkets roll som affärsverk

Man kan ifrågasätta den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk. I samband med en genomlysning av affärsverk och statliga bolag bör även Sjöfartsverkets roll prövas kritiskt. Det är ett stort problem att Sjöfartsverket höjt avgifter för sjöfarten för att klara verkets budget, vilket hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Det bör noteras att de svenska farledsavgifterna ur ett internationellt perspektiv är en udda företeelse.

## Avseende M/S Estonia

Vi har tidigare lyft behovet av en ny utredning. Regeringen har lyssnat till detta och just nu pågår ett arbete med att utreda vad som hände vid förlisningen av M/S Estonia. Vi anser att det är bra att det pågår en utredning och vi kommer att följa den noga. Vi är också beredda att ställa nya krav på åtgärder om vi inte heller denna gång når fram till en rapport som gör att anhöriga samt medborgarna i Sverige, Finland och Estland känner sig trygga med resultatet.

## Den tunga vägtrafiken

Den offentliga sektorn har en viktig roll som normerande för åkeribranschen och bussbranschen. Vid upphandlingar ska det anges vilken miljöprestanda som ska uppnås, snarare än vilken typ av fordon eller bränsle som ska användas. Uppföljningen av kraven behöver också förbättras; här är privata företag idag bättre.

## Tillåt längre lastbilar

Ännu längre lastbilsekipage än de vi är vana vid, så kallade HCT-fordon, kan spela en viktig roll för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan. I Finland tillåts sedan 2018 lastbilar på upp till 34,5 meter. I jämförelse med lastbilar på nuvarande maxlängd 25,25 meter, kan lastbilar på 32 meter transportera samma godsmängd med 17 procent mindre CO<sub>2</sub>-utsläpp och 25 procent mindre personal. Vårt samhälle behöver använda potentialen hos HCT-fordon för att öka transporteffektiviteten, reducera transportvolymerna, minska utsläppen och uppnå högre säkerhet. Kunskapen från väldokumenterade försök med HCT bör användas och fordonen konfigureras för det speciella område där de ska användas. Introduktionen av HCT kan komma att kräva att en ny förarbehörighet införs. De studier som gjorts om HCT-fordon visar att det är

samhällsekonomiskt lönsamt och att implementeringen innebär påtagliga miljövinster. Det finns anledning och underlag att införa HCT som en integrerad del av det totala transportsystemet.

## Bygg ut vägnätet för tunga lastbilar

Den rödgröna regeringen har bromsat klassningen av de tyngsta fordonen för väg överstigande 74 ton. Klassningen BK4 infördes först 2018. Utbyggnaden av vägnätet för de tyngsta lastbilarna har därefter tagit fart men ges otillräckliga medel för syftet. De tyngsta lastbilarna fick i december 2019 köra på 20 procent av det svenska vägnätet. Svenska företag måste ges goda möjligheter att konkurrera med så goda möjligheter som möjligt och de tyngre ekipagen reducerar kostnaden för transportererna. En starkt konkurrenskraft främjar skogsnäringens export, vilket i sin tur främjar klimatet när svenska exportvaror från förnybara källor får ersätta andra som tillverkats under sämre förhållanden. Lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen per ton transporterat gods, och mer gods transporteras per körning. Färre lastbilar bidrar till mindre miljöförstöring och är viktigt för att få ned transportsektorns koldioxidutsläpp, för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. För att stärka förutsättningarna för denna tyngre trafik stärker Kristdemokraterna anslaget för bärighet och tjälsäkring med 130 miljoner kronor under 2022, 140 miljoner kronor under 2023 och 220 miljoner kronor under 2024.

## Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen

Svensk åkerinäring är i dag utsatt för en hård osund internationell konkurrens. Samtidigt som svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna, kör många utländska åkare längre än vad som är tillåtet enligt EU-regler. Fusket inom åkerinäringen är utbredd och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer betalar inte avtalsenliga löner och struntar i miljö- och cabotagereglerna. Detta riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden. Det är viktigt att efterlevnaden av det nyligen i Europaparlamentet antagna mobilitetspaketet övervakas. Med anledning av den nyligen framlagda utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) finns anledning för regeringen att återkomma med förslag för att öka säkerheten och stärka kontrollen vad gäller tung trafik. Transportstyrelsens sanktionsmöjligheter behöver stärkas och trafikpolisens kontroller av yrkestrafiken prioriteras. I utredningen föreslogs möjlighet till sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet och möjligheten att göra sållningsprov för narkotika. Det är positiva steg i rätt riktning, men regeringen behöver nu återkomma med skarpa förslag på åtgärder.

## Skärp straffsanktionerna mot miljöförseelser från utländska lastbilar

Straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen behöver ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. En möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

## Fler kontroller

Kristdemokraterna vill betona att polisens kontroller av lastbilstrafiken måste intensifieras för att en sund konkurrens ska fungera i praktiken. Utvecklingen med allt färre trafikpoliser behöver vändas. Idag vet utländska lastbilar att risken för att åka fast är liten. Erfarenheter från exempelvis Danmarks arbete med att motverka illegala cabotagetransporter visar att det dels krävs lagändringar, dels att polisen har tillräckliga resurser för att lyckas stävja fusk. Enligt en undersökning från Motormännens Riksförbund från 2018 har antalet trafikpoliser minskat från cirka 1 250 för 25 år sedan till ca 200 idag. Antalet nykterhetskontroller har mer än halverats från 2,7 miljoner 2010 till under en miljon idag. Trafikpolisen behöver förstärkas och sanktionerna måste träffa rätt aktör, den som har kontroll över verksamheten.

## Konkurrensneutral kontroll av regelefterlevnaden

Svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen medan utländska företag kontrolleras av polisen. Detta skapar en snedvriden konkurrenssituation. I stället borde en och samma kontrollmyndighet ”skanna” hela vägtransportbranschen och finna de företag som missköter sig värst. Kontroll av dessa borde prioriteras. Före 2011 var det polisen som ansvarade för kontrollen av kör- och vilotiderna även för svenska företag. Polisen bör återfå detta ansvar även för svenska åkerier.

Om fri rörlighet inom EU ska fungera måste det råda transparens och lika villkor inom unionen. Idag är flera EU-länders fordonsregister inte tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara detta sedan 2012. Alla register borde vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter. Annars fungerar inte den gemensamma marknaden.

Medan svenska myndigheter har bristande tillgång till andra länders fordonsregister skapar den svenska öppenheten samtidigt problem för enskilda och företag. Kriminella från hela Europa utnyttjar vår öppenhet för att lokalisera stöldbegärliga fordon. Det vanliga i Europa är annars att registren endast är öppna för myndigheter. Det är därför angeläget att tillgången till fordonsregistret begränsas till myndigheter, försäkringsbolag och vaktbolag. Regeringen bör snarast utreda utformningen av ett sådant system.

## Förenkla reglerna för skötsamma åkerier

Idag är regelverken inom transportbranschen rigorösa i syfte att förhindra fusk. Kanske har det blivit för svårhanterligt för att laglydiga företag ska kunna bedriva en fungerande verksamhet. Transportstyrelsen dömer ut höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka.

Enligt gällande regler har fordonens digitala färdskrivare en viktig roll. De färdskrivare som företagen idag tvingas ha installerade är inte användarvänliga och skapar ofta misstag som gör att företaget påförs en sanktionsavgift. I vår tid borde det rimligen finnas tekniska möjligheter att följa fordonen via gps så att deras rörelser dokumenteras på ett tillförlitligt sätt. Digitala lagringscentraler, som redan används inom taxibranschen, skulle underlätta för de seriösa åkarna.

Transportstyrelsens tillsyn av åkeriföretagen behöver bli mer rättvis och rättssäker. Idag är det de företag som fastnar i en poliskontroll som hamnar i Transportstyrelsens

lista över tillsynsobjekt. Eftersom relativt få företag fastnar i poliskontroller medför detta system en hög grad av slumpmässighet i tillsynen.

## Tillgång på chaufförer

Det råder brist på utbildade yrkeschaufförer. En svårighet ligger i att det inte går att ta lastbils- och busskörkort med studielån. Detta bör ändras. Körkortslån från CSN bör vara möjligt även för yrkesförarutbildning.

## Trygghet för chaufförer

Det ska vara möjligt att vara trygg som lastbilschaufför, även nattetid. Trafikverket bör därför få i uppdrag att tillhandahålla skyddade inhägnade zoner, säkra uppställningsplatser, för lastbilar över natten. Driften av dessa kan upphandlas.

## Cykeln

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion och är ett attraktivt transportslag för korta avstånd. I välplanerade storstäder med närhet mellan service, arbetsplatser och boende är cykeln ett användbart transportmedel med goda effekter för såväl folkhälsan och miljön som trängseln i städerna. Men det är också uppenbart att trafikmiljön i de här miljöerna inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling. När andra kategorier av trafikanter drabbas av färre dödsfall och allvarliga olyckor än tidigare, är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam för cyklister. Mycket av detta kan härledas till att cyklingen generellt ökat, men också till att trafiksäkerhetskunskapen är låg.

## Planering för cykling

Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken. Det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Det är kommunerna och regionerna som äger huvudansvaret för att bygga upp fungerande gång- och cykelvägar. Samtidigt anser vi att staten skall vara med och bidra till ett sammanhållet nät. Vi anser att det skall vara enklare att bygga GC-väg mellan kommuner och dessa vägar måste inte vara kopplade till annan nationell infrastruktur.

Det är viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta för cyklisternas cyklande. Vi vill att framkomligheten för cyklister ska medtas vid stadsplanering men också att gångtrafikanter och cyklister i större utsträckning kan separeras.

För att skapa bättre förutsättningar för rena cykelvägar som underlättar cykling behöver väglagen ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg. Friliggande cykelbanor gör också att cyklister och gångtrafikanter bättre kan skiljas åt.

Cyklingen i landet minskar med undantag för Stockholm. Konkurrensförhållandet står i relation till kollektivtrafiken. Cykling har trots det stor utvecklingspotential med goda miljö- och climateffekter såväl som hälsoeffekter. Cykeln har också stor flexi-

bilitet med förmågan att bära sin passagerare mycket nära dess destination. Under pandemiåret 2020 ökade cyklingen på många håll då kollektivtrafikens fordon ansågs smittfarliga. Cykeln måste på ett tydligare sätt ses som ett eget trafikslag och prioriteras i kommuners och regioners stadsplanering och infrastrukturinvesteringar i tätortsmiljö. Det har visat sig att när så sker så ökar också cyklingen.

## Främjande av cykling

Kristdemokraterna har länge föreslagit att det ska tillsättas en utredning om att skapa möjlighet för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån. Nu har regeringen infört en möjlighet till cykelförmån, något vi välkomnar.

Cykling behöver främjas bland barn och ungdomar och bland nya svenskar; i dessa grupper minskar idag cyklandet. På många håll i landet köper kommuner cykelkurser för att få nya målgrupper att börja cykla för att om möjligt öka cyklingen.

## Trafikkunskap hos cyklister

Cyklister toppar inte statistiken över omkomna i trafiken. Ändå är 17 dödsfall under 2019 alldeles för många. Under 2020 konstaterades 2 004 personer ha ådragit sig allvarliga skador med någon form av medicinsk invaliditet som följd. När det kommer till allvarliga och måttliga skador är cykling, efter vanlig gång, den farligaste fordonstypen i vår trafik. Den vanligaste olycksorsaken till allvarliga skador hos cyklister är singelolyckor. Kommuner som underhåller vägbanor och åtgärdar grus och löv kan göra stor skillnad. Det är också angeläget att cyklister och gångtrafikanter i så liten utsträckning som möjligt delar körbana. Samhällets totala kostnader för cykelolyckor uppskattades till 400 miljoner kronor 2018<sup>1</sup>.

Det finns också anledning att stärka trafiksäkerhetskunskapen hos cyklister. Vikten av huvudskydd (skallskador är den vanligaste orsaken till allvarliga eller dödliga olyckor hos cyklister) behöver understrykas. Cyklister har också blivit snabbare och tar idag mer plats i ordinarie vägbanor, något som också höjer behovet av trafikkunskap för personer som kanske saknar körkort. Den ökade farten hos cyklister ställer också högre krav på förmågan att sänka farten när så krävs. Det saknas idag hos Trafikverket effektiva medel för att reducera cyklars hastighet vid zoner där hänsyn är extra påkallat, som till exempel vid skolor där bilar förutsätts köra i 30 km/h.

Även om trafikkunskap kan saknas hos vuxna är behovet hos barn och ungdomar av att tidigt lägga en grund för trafiksäkerhet särskilt angeläget. Nya svenskar är också en målgrupp för trafikkunskaper. Regeringen gör under anslag 1:1 Utveckling av statens infrastruktur en särskild satsning för att stimulera åtgärder som leder till ökad och säker cykling. Det handlar om att utöka cykelns framkomlighet i den statliga infrastrukturen där Trafikverkets stråk genomkorsar kommuner men också om att samverka med civilsamhället för ökad trafiksäkerhet. För att stärka trafiksäkerheten relaterad till cyklister och det tillhörande forskningsläget avsätter Kristdemokraterna under anslag 1:9 10 miljoner kronor årligen till att stärka verksamheten på VTI Cykelcentrum.

Det är också viktigt att polisen har resurser att följa upp regelefterlevnaden. I London har man börjat använda civilklädda poliser för att tillse att bestämmelserna som gäller

<sup>1</sup> Riksdagens utredningstjänst dnr 2021:728.

vid omkörning av cyklister efterlevs. I Sverige har däremot trafikpoliserna blivit allt färre de senaste åren. Kristdemokraterna föreslår att antalet trafikpoliser successivt utökas, vilket möjliggörs av våra satsningar på polisen inom utgiftsområde 4.

Utefter alltfler vägar finns väl fungerande cykelbanor. Men på många ställen delar cyklisterna väg med bilister, och i dessa sammanhang behöver trafiksäkerheten förbättras. Det gäller inte minst när bilar behöver köra om cyklister. Enligt trafikförordningen 3 kap. 33 § ska den förare som kör om ”lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om”. Det finns dock inget angivet mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Kristdemokraterna föreslår att detta avstånd specificeras i lagen till minst 1,5 meter.

## Kollektivtrafik

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling för i synnerhet de större städerna. Det ska vara enkelt och smidigt att kunna ta sig till jobbet eller skolan. Vi anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden. Det bör också prioriteras och ställas krav på miljövänligare transporter inom skattefinansierad kollektivtrafik och upphandlad trafik.

## Hårdare tag mot plankning

Fuskåkning är ett stort problem i dag. För att kunna utveckla kollektivtrafiken behövs intäkter. Den som plankar låter andra ta kostnaden för sin resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid och vara ren och trygg att åka med. Biljettkontrollanterna spelar en viktig roll för en fungerande kollektivtrafik. Men tyvärr är lagen på flera sätt utformad till fuskarnas fördel. Därför vill Kristdemokraterna göra flera förändringar så att rättvisa, lag och ordning får råda. Vi vill ge kontrollanterna laglig befogenhet att gripa, omhänderta eller hålla kvar fuskare tills polisen kommer till platsen om fuskåkaren inte visar upp en giltig legitimation. Resenärer bör också vara skyldiga att visa upp färdbevis vid biljettkontroll, vilket de märkligt nog inte är idag. Dessutom vill vi att trafikhuvudmannen ska kunna ta ut en högre avgift än idag.

## Färdtjänst som ger frihet och trygghet

Om en person har en långvarig funktionsnedsättning som gör det svårt att resa med allmänna kommunikationsmedel har han eller hon rätt till färdtjänst. Resan med färdtjänst ska vara en trygg och förutsägbar upplevelse. Det är därför avgörande att utföraren av färdtjänsten säkerställer att förarna har ändamålsenlig kompetens inom bemötande av personer med funktionsnedsättning. Om kompetens, färdigheter i svenska språket och förståelse saknas för de behov som exempelvis personer inom autismspektrumet har, kan förarens beteende skapa en stress som gör att personen med funktionsnedsättning försämras i sitt hälsotillstånd. Detta måste undvikas. Behovet av kompetens inkluderar också de hjälpmedel som resenären har. En rullstol kan tyckas stryktålig; fel hantering av bromsreglage kan emellertid lätt leda till att den går sönder.



På samma sätt som hanteringen av hjälpmedel är viktig, är det också angeläget att bälteslagen tillämpas så att hjälpmedel spänns fast på ett korrekt sätt. Ett stort antal tolkningar florerar om hur hjälpmedel ska spännas fast.

Kristdemokraterna anser att det behövs strukturer för att sprida befintlig forskning till berörda verksamheter runt hur ett gott bemötande mot personer med funktionsnedsättning ska vara. Det behövs ett ramverk som säkerställer kompetensen hos utförarna trafiksäkerhetsmässigt och för att ge ett individuellt anpassat bemötande, både hos de tjänstemän som bedömer behovet av insatser och hos de som utför insatserna.

Det är också angeläget att bevaka den rättspraxis som utvecklas kring beviljandet av färdtjänstillstånd. Det gäller i synnerhet färdtjänstillstånd för personer som är blinda eller som har en grav synnedsättning då det för dessa personer i vissa fall kan vara förenat med livsfara att färdas med den allmänna kollektivtrafiken. Vid behov måste färdtjänstlagen ändras för att säkerställa att personer med vissa funktionsnedsättningar får rätt till färdtjänst. Det är en förutsättning för att de ska kunna leva ett liv med full delaktighet i samhället.

## Flyget

En väl fungerande luftfart spelar en betydande roll för Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Den är nödvändig för Sveriges exportindustri och en förutsättning för en framgångsrik regionalpolitik. Flyget förstorar arbetsmarknadsregioner och möjliggör för landet att knytas samman. Flyget bör ses som en del av Sveriges kollektivtrafik.

För att minska flygets utsläpp är det viktigt att arbetet fortsätter med att optimera flygrutter, samtidigt som ny teknologi och bränslesnålare flygplan ytterligare bidrar till att minska utsläppen. Biobränslen och elektrifiering träder in i flygbranschen i ökad utsträckning och bidrar därigenom till minskad klimatpåverkan.

Kristdemokraterna och övriga allianspartier initierade i regering ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Regeringen beslutade 2017 om en svensk flygstrategi där en av prioriteringarna angavs vara att flygets miljö- och klimatpåverkan skulle minska. Energimyndigheten fick 2018 uppdraget att skapa ett program för att främja hållbara bränslen för flyg. Rise fick uppdrag att driva ett innovationskluster med visionen Fossilfritt flyg 2045. Ett antal åtgärder föreslogs i år av gruppen för att främja det fossilfria flyget, uppdelat i åtgärder för flytande bränsle, alternativa tekniker (elektrifiering) och marknadsutveckling mot slutkund. Bland åtgärdsförslagen för flytande bränsle märks efterfrågan på offentliga infrastruktursatsningar på flygplatser, exempelvis genom att inkludera luftfarten i kommande infrastrukturproposition och främja trafikslagsövergripande lösningar i den nya nationella transportplanen för transportsystemet. Tyvärr nämndes inte flyget överhuvudtaget i regeringens infrastrukturproposition. Gruppen önskade också få fortsätta vidareutveckla sitt arbete som en oberoende samverkansplattform med aktörer från hela ekosystemet kring fossilfritt flyg.

Regeringen hörsammade inte detta. Istället lades gruppen ned, och de anställda på Rise sades upp tillsammans med det arbete som bedrivits. I hopp om att rädda arbetet och kunna fortsätta bildades en ekonomisk förening varifrån man ämnade fortsätta, Energimyndigheten gav dock ett tydligt besked att man inte ämnade stödja något sådant.

Regeringen avsätter inga nya medel till anslaget i budgeten. Kristdemokraterna ökar anslaget 1:4 i utgiftsområde 21 med 50 miljoner kronor 2022–2024.

Kristdemokraterna ser med stor oro på återkommande förslag från regeringen där flygets byråkratiska pålagor och kostnader ökar. I regeringens kommunikation beskrivs också flyget enbart i negativa termer. I den under våren presenterade infrastrukturpropositionen nämns inte flyget alls. I stället har nedläggningen av Bromma flygplats varit högt prioriterad. Flygskatten har sedan dess införande kraftigt urholkat Sveriges attraktivitet för internationella flygbolag. Istället för att utgå från Arlanda har företag förlagt sina linjer till flygplatser i Danmark, Norge eller Finland. Resenärer från Sverige som önskar resa till USA eller Thailand får ofta utgå från grannländers flygplatser.

Coronapandemin har också haft stor påverkan på flygets förutsättningar. Pandemin fick med början i mars 2020 den reguljära flygverksamheten att helt upphöra eller att utgå med endast enskilda linjer på några få flygplatser. Från det svåra året 2020 har flyget börjat återhämta sig; pandemins effekter är dock fortfarande mycket märkbara. Fortfarande i augusti uppgår antalet passagerare för SAS till endast 40 procent mot antalet under samma månad under 2019. Flyget behövs för att hela Sverige ska leva och utgör en viktig komponent för fler jobb och ökad konkurrenskraft. I spåren av pandemin står dock flyget med en kraftigt reducerad kapacitet och efterfrågan, och en återhämtning till 2019 års nivåer beräknas uppnås först till 2025. I regeringens prediktioner för flygskattens utveckling beräknas flyget kunna vara tillbaka på de nivåer det uppvisade 2019 redan till 2022. Flyget har i närtid belagts med kostnadsdrivande pålagor i form av reduktionsplikt, start- och landningsavgifter samt inrättandet av ett internationellt utsläppshandelssystem (Corsia). Dessa motiveras utifrån miljömotiv och kan också ha en sådan effekt. Flygskatten saknar däremot miljöstyrande effekt och är enbart fiskal. Kristdemokraterna anser flygskatten vara en destruktiv skatt som allvarligt belastar transportslagets långsiktiga förutsättningar att återhämta sig efter sin djupaste kris och fryser därför skatten under nästa år. Detta beräknas reducera statens intäkter med 700 miljoner kronor under 2022.

## Ett fossilfritt flyg

Flyget svarar för en relativt liten del av de klimatpåverkande utsläppen. Men potentialen till omställning och tillväxt genom elektrifiering är mycket stor, och det är därför angeläget att Sverige kan ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Karlstad Airport var den första flygplatsen i världen med en stationär tankanläggning för bioflygbränsle. Nu investerar flera flygplatser i kapacitet för att tanka och ta emot elektrifierat flyg, och efterfrågan på biobränslen är också stor. Målet för Sverige bör vara att all flygtrafik inom och till och från Sverige är fossilfri 2040. Detta är en hög ambition, men den kan realiseras med hjälp av biojet samt elflyg där även vätgas är en komponent. Det är viktigt att möjliggöra tillräcklig tillgång till biobränslen för flygbranschen. Vi föreslår därför en nationell plan för utveckling av morgondagens flygbränslen för att säkra tillgången av framtida bränsleslag till flyget.

Som Kristdemokraterna tidigare motionerat om och efterlyst har regeringen till slut gett besked att från och med första halvåret 2021 införa reduktionsplikt för flygfoto-gen. Användningen av hållbara flygbränslen kan därmed öka. Därtill har det som vi efterlyst införts miljö- och klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Trafikanalys presenterade under 2020 ett kunskapsunderlag, Elflyg – början på en spännande resa (2020:12), med

förslag på åtgärder som kan behövas för att främja en omställning till användning av elflyg. Utredningen rekommenderade en näringspolitisk tyngdpunkt med syftet att tillvarata kunskap som finns inom det svenska flygklustret för att utveckla en ny konkurrenskraftig industrigren.

Elflyget upplever nu trots regeringens motstånd en stark medvind där det svenska företaget Heart Aerospace's elflygplan ES-119, med kapacitet för 19 passagerare och räckvidd för 40 mil, beräknas introduceras för marknaden 2026. Ett ES-119 har batterier motsvarande 4 teslamotorer och är inte krångligare att ladda. En linje planeras mellan Bromma och Visby men även andra flygplatser planerar nu för att installera kapacitet, både energimässigt och hårdvarumässigt, för att ta emot och ladda elflygplan. En lösning som identifierats för lokal energiframställning, är att installera paneler för solenergi på de stora kortklippta ytor som omgärdar en flygplats. På Örnsköldsviks flygplats bygger man för elektrifiering med kapacitet att producera sin egen energi. Ambitionen är att vara en modell för övriga flygplatser att ta efter. Skellefteå flygplats installerade nyligen kapacitet för ändamålet till en kostnad om 5 miljoner kronor. Sverige har ca 40 regionala flygplatser över landet att potentiellt rusta för en växande eltrafik. På sikt uppstår ett nytt trafikslag där luften är den färdiga infrastrukturen. Till stöd för utbyggnaden av infrastruktur till det kommande elflyget avsätter Kristdemokraterna 100 miljoner kronor årligen under ett nytt anslag (99:1).

En framväxande komponent för flyg drivet av el är vätgas. Med vätgasbränsleceller finns potentialen till stora vinster för planets vikt. Det är därför angeläget att vätgasens potential för flyget beaktas i en övergripande svensk vätgasstrategi.

Klimathotet är globalt och behöver globala överenskommelser. Genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO kan ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genomföras. Genom EU:s påtryckningar har ICAO också enats om ett globalt marknadsbaserat styrmedel (Corsia) som ska reglera det internationella flygets koldioxidutsläpp. Corsia började gälla den 1 januari 2021. Styrmedlet låser det internationella flygets utsläpp på 2020 års nivå. Flygbolagen köper utsläppskrediter som motsvarar mängden utsläpp man orsakat.

Med den globala pandemin covid-19 har både den internationella och den nationella flygtrafiken åsamkats mycket stora skador. Flygoperatörerna verksamma i Sverige har behövt reducera sin verksamhet nästan helt.

I samband med att regeringen började offentliggöra vilka satsningar man gör och inte gör i budgeten för flyget, offentliggjorde Swedavia en konsekvensanalys av ett eventuellt politiskt beslut att avveckla Bromma Stockholm Airport i förtid. I analysen hävdade Swedavia att det inte längre är affärsmässigt lönsamt att driva flygplatsen vidare. Swedavias rapport har aldrig offentliggjorts med hänvisning till sekretesskäl. Under en pressträff den 21 april 2021 meddelade sedan regeringen att de avser att stänga Bromma flygplats och ta bort den från listan över nationellt basutbud. Regeringen anförde att det reducerade resande som etablerats under pandemin nog skulle bli permanent och att Bromma Airport därför var överflödig. Kristdemokraterna medverkade i den majoritet i trafikutskottet som stoppade regeringens intention. Sedan tidigare finns tillkännagivande från 2016 som anmodar regeringen att verka för en fortsatt utveckling för flygplatsen. Så sent som i skrivelse 2020/21:75 konstaterar regeringen själv att riksdagens tillkännagivande inte är slutbehandlat.

Kristdemokraterna anser det vitalt för hela landet att säkra den framtida tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm. Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig roll för flygtrafikkapaciteten i landet, inte

minst som nav för inrikestrafiken. I dagsläget råder fortfarande osäkerhet kring flygets omfattning som konsekvens av pandemin. Scenarier om digitalt distansarbete som möjliggör rurala arbetsplatser kan tvärtom regeringens tro leda till ett ökat resande när medarbetare med hemmet som arbetsplats någon gång i veckan flyger in för avstämning på det urbana kontoret. Med regeringens intentioner för Bromma följer irreversibla beslut och de kapacitetshöjningar som krävs av Arlanda för att ta emot ytterligare trafik tar lång tid att säkerställa. Regeringen mottog i augusti en utredning (Ds 2021:25) om förutsättningarna för avveckling av Bromma flygplats, en utredning som likt tidigare utsagor endast utgår från dagsläget under pandemin och drar slutsatsen att Arlanda har kapacitet att ta över Brommas trafik. Kristdemokraterna kräver en analys med ett långsiktigt perspektiv på världen efter pandemin. En avveckling av Bromma kan inte ske utan att kapaciteten på Arlanda förstärks.

## Konkurrenskraftiga regionala flygplatser

De regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationen med Stockholm och andra resmål runtom i Sverige och världen ska fungera. Att kunna delta på ett möte i huvudstaden eller i någon annan del av landet över dagen och sedan kunna åka tillbaka, är viktigt för de företag och organisationer som har anställda och förtroendevalda som behöver närvara.

Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i storstadsområdena. Dessa flygplatser har högre omsättning och därmed lönsamhet. De mindre icke-statliga flygplatserna ägs främst av kommunerna med stöd av regioner. De finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna men har inte möjlighet till samma höga omsättning och har därför svårare att gå med vinst. Detta innebär att redan hårt pressade flygbolag ser mer lönsamhet på linjer mellan storstäder eller från så kallade navflygplatser som Arlanda eller Bromma. De icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar. Detta riskerar att innebära att stora delar av Sverige går miste om den tillväxt som kommer av ökad turism och arbetspendlande från flyget. Under pandemin har de regionala flygplatserna lidit svårt av det minskande resandet. Till skillnad från andra länder och branscher så har de flesta regionala flygplatser också stått helt utan stöd då regeringens administrativa kriterier förhindrat detta. Finansieringen för de små flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar. De behövs för att bidra i den pågående omställningen mot elektrifierat flyg och användandet av fossilfritt bränsle. Kristdemokraterna vill värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och med anledning av den pågående pandemikrisen avsätter Kristdemokraterna 100 miljoner kronor under 2022 under anslag 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.

Idag upphandlar staten via Trafikverket flygtrafik på vissa utpekade linjer som inte bedöms som intressanta för kommersiell flygtrafik. I Sverige är det i nuläget endast Trafikverket som får upphandla flyglinjer, inte regioner eller kommuner. Detta innebär att en region eller kommun inte kan upphandla flygtrafik även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Däremot har kommuner och regioner som äger lokala flygplatser rätt att stödja dessa via ägartillskott. Detta är en passiv form av stöd som har dålig effekt. Istället för denna typ av stöd borde kommuner och regioner få möjlighet att upphandla regional flygtrafik, vilket innebär att stödet blir ett aktivt stöd som gynnar den regionala utbildnings- och arbetsmarknaden. Flyglinjer upphandlas då till destinationer av stor betydelse för utvecklingen i regionen. Flyg är en form av

kollektivtrafik, och det är därför naturligt att det kan upphandlas regionalt, i likhet med busslinjer och spårburen trafik. I andra delar av EU har såväl respektive stat som regioner och kommuner möjlighet att fatta beslut om att upphandla flygtrafik. Det är inte tillfredsställande att denna möjlighet saknas i Sverige, trots att vårt land är ett av de geografiskt mest utsträckta.

## Momsen för ambulansflyg

Eftersom ambulansflyg räknas som sjukvård, som är en momsbefriad tjänst, kan inte privata aktörer lägga på moms på sina fakturor. Efter en lagändring 2014 kan de inte längre göra avdrag för ingående moms på sina inköp av flygplan/helikoptrar, reservdelar, tillbehör osv. Därigenom uppstår en dold momskostnad. Regionerna ersätts schablonmässigt för detta med 6 procent, vilket dock är en alldeles för låg nivå för att täcka flyg/helikopter verksamhetens ingående momskostnader. Detta innebär i praktiken att privata utförare av helikopter- och flygambulans fått en stor momskostnad som de sedan inte kan dra av mot utgående moms. Därmed är det mindre fördelaktigt att upphandla ambulanshelikoptertjänster från en privat aktör jämfört med en offentligt ägd. Den utredning om mervärdesskatt vid inhyrd personal för vård och omsorg (dir. 2020:20) som tillsattes under början av 2020 och som ska se över schablonersättningen bör i ett tilläggsdirektiv inkludera ambulansflyget för att på så sätt skapa rättvisa villkor mellan olika typer av aktörer.

## Utveckling av taxibranschen

Taxi är en självklar och viktig del i trafiken. Sedan den svenska taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat med 22 procent, enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut. Det är en bra utveckling, möjliggjord av god konkurrens. Fler aktörer inom taximarknaden har lett till både ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Det är mycket välkommet.

Taxiåkeriernas situation bör också underlättas genom att dubbel redovisning av taximetern inte ska krävas. I dag sker både en digital och en manuell redovisning. Den manuella redovisningen borde kunna upphöra då taxibilen är uppkopplad gentemot en avläsningscentral.

## Stoppa fusket inom taxibranschen

Taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen, men Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. De nya reglerna kan bidra till att avhjälpa detta. Men för att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser Kristdemokraterna att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll.

## Tillåt döva att ta taxilicens

I Sverige är det idag inte tillåtet för döva att ta taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som innehar taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. I de allra flesta fall är detta ett helt rimligt krav. Men det finns de som inte kan göra sig förstådda med

annat än teckenspråk och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Samtidigt är arbetslösheten hög bland döva, liksom bland andra grupper med olika typer av funktionsnedsättning. Att möjliggöra för döva att ta taxilicens skulle göra det möjligt för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Det skulle underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice samtidigt som det ökar möjligheten till försörjning för den som är döv.

## Öka säkerheten på gator och stationer

Terrorismen har slagit till åtskilliga gånger i Europa de senaste åren. Mot bakgrund av det ökande hotet från terrorism finns det anledning att öka skyddet och tryggheten på olika samlingsplatser, däribland gågator, vägar, resecentra, järnvägsstationer, hamnar och flygplatser. Flera terrorattentat i Europa, inklusive i Stockholm den 7 april 2017, har skett i anslutning till transportsystemet, exempelvis på gator, järnvägsstationer, tunnelbane- och busstationer eller flygplatser. Väg- och transportsystemet bör stärkas och göras mer robust för att stå emot terrorattacker.

I överenskommelsen om åtgärder mot terrorism som Kristdemokraterna då slöt med övriga allianspartier och regeringen i juni 2017 berörs säkerheten i den offentliga miljön. Ansvaret för säkerheten i den offentliga miljön delas idag av flera samhällsaktörer. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gavs i och med överenskommelsen ett uppdrag att samordna det risk- och sårbarhetsarbete som bidrar till en ökad trygghet och säkerhet i den offentliga miljön. Det kan röra sig om platser där gångtrafikanter är utsatta och trygghet på arenor och i andra konsertlokaler, men också mer generella frågor som samhällsplanering utifrån ett riskperspektiv. I uppdraget ska ingå att kartlägga luckor i ansvar, samla och sprida kunskap samt ge nationell vägledning för skyddsåtgärder. Arbetet ska göras i samverkan med de statliga myndigheter som i första hand berörs.

En viktig aktör i detta arbete är kommunerna som bland annat gör risk- och sårbarhetsanalyser. I de insatser som görs är en nära samverkan med SKR och kommunala företrädare således viktig. De myndigheter som främst berörs utöver MSB är Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Trafikverket och Boverket.

Trafikverket bör omgående, i samarbete med kommuner och regioner, arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror. Kristdemokraterna anser att 10 miljoner kronor årligen ska avsättas för detta arbete, som bör inriktas på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten på gator och järnvägsstationer.

## It och bredband

Tillgång till bredband med hög hastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet, och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta, framför allt på landsbygd. Kristdemokraterna vill att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, vilket förutsätter att det finns tillgång till ett robust bredband i hela landet som har hög överföringskapacitet. Det är angeläget att samtliga invånare får jämlika villkor för att bo och verka i olika delar i landet. Där det inte finns ekonomiskt intresse och lönsamhet för de privata

aktörerna på marknaden att bygga ut bredband, bör staten påskynda utbyggnaden av bredband och mobil uppkoppling.

## Tillgång till bredband i hela Sverige

Tillgången till bredband skiljer sig avsevärt mellan olika delar av landet. Enligt Post- och telestyrelsens (PTS) senaste kartläggning hade 84,2 procent av hushållen och företagen på landsbygden tillgång till bredband med en hastighet av minst 100 Mbit/s. Målet i regeringens bredbandsstrategi för år 2020 ser ut att ha små chanser att uppnås. PTS bedömer att omfattande kommersiell nyetablering av fibernät sannolikt inte kommer att vara möjlig i de glesbebyggda områden som återstår att ansluta. Många gånger kommer det också att bli dyrt med trådlösa alternativ.

Det är viktigt att ett fortsatt stöd för utbyggnad av bredband finns och att detta får fortsatt finansiering. Även med ett stöd kommer det uppstå höga kostnader för enskilda. För att öka utbyggnaden av bredbandsnätet avsätter Kristdemokraterna 100 miljoner kronor mer än regeringen under UO 22 anslag 2:5.

Ett problem som sätter käppar i hjulet för utbyggnaden av bredband är lokaliseringsprincipen, som hämmar stadsnätens utveckling och i förlängningen även bredbandsutbyggnaden på landsbygden. 220 av Sveriges 290 kommuner har stadsnät. Dessa kompletterar andra aktörer och bidrar till målet om ett helt uppkopplat Sverige. För att kunna uppnå statens bredbandsmål krävs en skyndsam förändring i kommunallagen liknande den som gjort det möjligt för kommunala energibolag att erbjuda sina tjänster över kommungränser. De administrativa gränser vi satt är inte nödvändigtvis rimliga för bredbandslösningar. PTS har utrett och föreslagit undantag från lokaliseringsprincipen när det gäller bredbandsutbyggnad. Regeringen bereder förslaget men har ännu inte lagt proposition. Utifrån det utredningsunderlaget anser Kristdemokraterna att kommunala bredbandsaktörer ska undantas från den så kallade lokaliseringsprincipen, som i dag hindrar dem från att bygga bredband i angränsande kommuner.

Vi vill också se en fortsatt satsning på bredbandskoordinatorer. Koordinatorerna ska fungera som en kontaktpunkt för bredbandsfrågor i länen för både offentliga och privata aktörer. Detta är en viktig satsning för att förbättra möjligheterna till bredband i hela Sverige.

Telia har, med början 2016, avlägsnat den fasta förbindelsen via koppartråd för tiotusentals abonnenter som fortfarande pågår. För kvartal 3 år 2021 ska till exempel 1 302 telestationer med tillhörande kopparnät vara nedstängda. Kristdemokraterna anser att det borde kunna ses som självklart att inte klippa det fasta kopparnätet innan ett fungerande alternativ finns på plats i det enskilda fallet. Det kan lätt ses som ett uttryck för storstadens arrogans när det gamla nätet tas bort innan ett nytt fast fibernät finns på plats.

## Fungerande postväsende

I takt med digitaliseringen har den fysiska postgången fått en minskad roll. Det är naturligt och ingenting som vi kan eller vill bromsa upp. En rad utmaningar för postservicen följer dock när andelen brev fortsätter att sjunka. Olika länder har gjort olika vägval. I en del länder jobbar man med olika typer av porton där exempelvis ”garanterade” försändelser har ett pris, brev som inte brådskar har ett pris och brev som måste

vara framme nästa dag har ett pris. I andra länder har man försökt att möta utvecklingen genom att exempelvis dela ut post enbart varannan dag.

Kristdemokraterna anser att Sveriges väg måste ta hänsyn till förutsättningarna i hela vårt land. Det är av yttersta vikt att det levereras post i hela landet samt att posten även fungerar om exempelvis elnätet av någon anledning inte fungerar. Idag omfattas Postnords brev och paketförsändelser upp till 20 kg av den samhällsomfattande tjänsten vilket innebär att de momsbefrias. Syftet är att på så vis främja Postnords samhällsuppdrag att nå hela landet med postförsändelser. Postnord är dock inte ensamma om denna förmåga och momsbefrielsen snedvrider konkurrensen. I förlängningen leder den snedvridna konkurrensen till högre priser, färre ombud och att servicen till medborgarna försämras. Post- och paketbranschen genomgår en strukturomvandling där antalet brev som skickas minskar samtidigt som e-handeln med påföljande paketförsändelser växer kraftigt. Kunder efterfrågar individuella lösningar, hög tillgänglighet och bra service.

Det finns utifrån detta anledning att främja marknadsvillkoren genom att slopa den samhällsomfattande tjänsten för paketmarknaden. Genom att sänka omfattningen av den samhällsomfattande tjänsten och begränsa den till brevmarknaden bör konkurrensvillkoren på paketmarknaden förbättras. Vi föreslår därför att det tillsätts en utredning som tar ett helhetsgrepp om posthanteringen utifrån tillgänglighet, säkerhet, framtida utveckling och kostnader.

## Digital post från myndigheter

Kristdemokraterna anser att Sverige ska ligga i framkant när det gäller att tillvarata och utveckla digitaliseringens möjligheter. Med nya digitala lösningar kan servicen till medborgarna förbättras. Digital post främjar en levande landsbygd, när mottagaren effektivt och snabbt, gör att id-kapningar upptäcks snabbare, är billigare än fysisk post och är i förlängningen bättre för miljön. Flera myndigheter har nu börjat använda digitala brevlådor för sin kommunikation. Även om mycket har gjorts inom den offentliga sektorn återstår mycket arbete innan digitaliseringen av myndigheterna har nått en nivå som medborgarna kan förvänta sig. Trots att Digitaliseringskommissionen redan 2015 föreslog att alla stora och medelstora myndigheter till 2017 skulle kunna erbjuda fysisk post i digital form, är detta långt ifrån genomfört. Det bör därför införas ett lagkrav på att alla kommuner, regioner och statliga myndigheter ska använda digital post till mottagare som önskar det, såvida särskilda skäl för undantag inte föreligger.

I takt med att försändelserna med digital post ökar finns det också anledning att kräva av kommuner, regioner och statliga myndigheter att betala för de försändelser de skickar. Sedan starten av Mina meddelanden beräknas privata brevlådeoperatörer ha förmedlat myndighetspost till ett värde av närmare en halv miljard kronor. I utredningen Reboot – omstart för den digitala förvaltningen (SOU 2017:114) föreslogs en ersättningsmodell till de digitala brevlådeoperatörerna. Utredningens förslag mötte stort gehör hos berörda remissinstanser. Regeringen har dock inte återkommit med en proposition i ärendet. Det är angeläget att en ersättningsmodell som ger täckning för både fasta och rörliga kostnader kommer på plats. Med en ersättningsmodell främjas också möjligheterna för offentliga beställare att ställa krav på brevlådeoperatörernas åtaganden.



## Anslagsförändringar

Kristdemokraterna föreslår 10 miljoner årligen för att öka säkerheten vid järnvägsstationer under anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Kristdemokraterna stärker anslaget för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur med att öka vägunderhållet med 1,5 miljarder kronor under 2022 och 2 miljarder kronor under både 2023 och 2024. Bidraget för drift av enskilda vägar ökar med 125 miljoner kronor under 2022, 130 miljoner kronor under 2023 och 210 miljoner kronor under 2024. För bärighet och tjälsäkring avsätter Kristdemokraterna 130 miljoner kronor under 2022, 140 miljoner kronor under 2023 och 220 miljoner kronor under 2024. Vi avstår regeringens årliga miljökompensation om 400 miljoner kronor till järnvägen och den engångssatsning om en miljard för ökat underhåll av järnvägen under 2022. I enlighet med de prioriteringar vi gör i anslutning till infrastrukturpropositionen avstår vi också den omfördelning regeringen gör gentemot järnvägsunderhållet. Anslaget 1:2 ökar sammantaget med 355 miljoner kronor år 2022, 750 miljoner kronor år 2023 och 30 miljoner kronor år 2024. För att finansiera anskaffningen och driften av isbrytare avsätter Kristdemokraterna 220 miljoner kronor under 2022, och 300 miljoner kronor under 2023 och 2024. Det gör att Kristdemokraterna justerar ned anslaget med 45 miljoner kronor per år till förmån för uppdatering av Sjöfartsverkets övriga flotta samt den klimatkompensation för sjöfarten som regeringen avsatt under 2023 och 2024. För att stödja de icke-statliga flygplatserna avsätter Kristdemokraterna 100 miljoner kronor år 2021 och 2022 under anslag 1:6. Under anslag 1:7 avvisar Kristdemokraterna regeringens stöd till nattågstrafik under 2024. Kristdemokraterna avvisar också regeringens satsning om 90 miljoner kronor under åren 2022 till 2024. Till stöd för utbyggnaden av infrastruktur till det kommande elflyget avsätter Kristdemokraterna 100 miljoner kronor årligen under ett nytt anslag (99:1).

*Magnus Jacobsson (KD)*

*Larry Söder (KD)*

*Camilla Brodin (KD)*

*Magnus Oscarsson (KD)*

*Kjell-Arne Ottosson (KD)*